BATAILLES & BLINDÉS

BATAILLES & BLINDÉS

ISSN 1765-0828

HISTOIRE DE LA GUERRE MÉCANISÉE ET DES ENGINS MILITAIRES

N°92

CHARS ALLEMANDS EN SCANDINAVIE
Les *Panzer-Divisionen* perdues

Sahara !
Français libres contre Italiens

Gretchen alert !
Les tankistes face aux *Panzerfäuste*

La famille des Staline
Toujours plus puissante

Un magazine des éditions Caraktère

DE WITTMANN
L'HEURE DE GLOIRE
HIVER 1943

L 18284 - 92 - F: 6,90 € - RD

Batailles & Blindés n°92
Août / Septembre 2019
Belgique, Italie, Portugal Cont., Lux., Espagne : 7,90 €
Suisse : 13 CHF - Autriche : 8,20 € - Canada : 14$C

caraktère presse & éditions

AOÛT SEPT. 2019

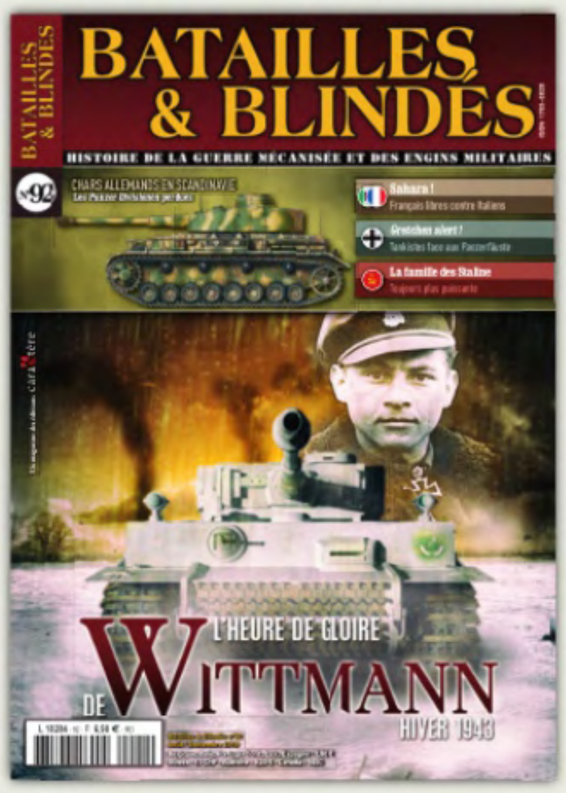
ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

Aérojournal n° 72

LE FOCKE-WULF TA 152 en opération

Batailles & Blindés n° 92

L'heure de gloire DE WITTMANN



Ligne de Front n° 80

LA 130. PANZER-LEHR-DIVISION à l'épreuve du débarquement

LOS! n° 45

MIDWAY La bataille qui changea la guerre aéronavale

Trucks & Tanks n° 74

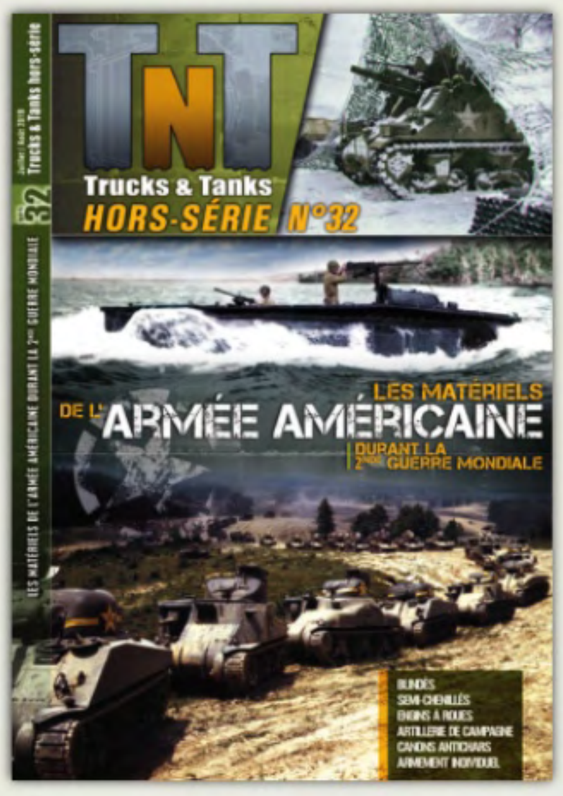
ARMES NUCLÉAIRES TACTIQUES de la Guerre Froide

AJ Hors-Série n° 33

CURTISS P-40

TNT Hors-Série n° 32

LES MATÉRIELS de l'Armée américaine



Los! Hors-Série n° 21

LE GUIDE DES CUIRASSÉS de la Seconde Guerre mondiale

BB Hors-Série n° 40

LORRAINE 1944 L'occasion manqué de Patton

Renseignements : Éditions Caraktère - Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 - www.caraktere.com

EDITO

Audace. Dans ces quelques lettres tient ce qui définit les actions de certains soldats durant la Seconde Guerre mondiale, peu importe à quel drapeau ils ont fait allégeance. De l'audace, il en faut à Michael Wittmann pour progresser presque seul face à des hordes de blindés soviétiques ; il en faut aussi à son équipage, sans qui le *SS* ne serait rien - et n'aurait surtout jamais accroché autant de victoires à son palmarès. Dans le terrible hiver russe, alors qu'il fait -30°C et qu'il est impossible de savoir si le moteur du char va redémarrer, c'est l'audace qui pousse les hommes à se démarquer, pour finalement survivre. Que dire des milliers d'utilisateurs des *Panzerfäuste*, ces armes antichars individuelles ? Ayant fait son apparition à partir de 1943, ce léger tube de métal avec une charge creuse est capable de mettre hors combat un blindé adverse... à condition de s'approcher suffisamment près. Ici aussi l'audace joue : *quid* de l'infanterie d'accompagnement ? *Quid* de la bonne manipulation du *Panzerfaust* ? L'invention de la charge creuse a indubitablement révolutionné les conflits modernes. Mais il en faut de l'audace pour manipuler ces armes nouvelles, si dévastatrices, aussi si dangereuses. Que penser de Leclerc et des premiers hommes le rejoignant alors que la France du maréchal Pétain s'enfonce dans l'ignoble collaboration ? Manquant de matériel adéquat, avec un armement parfois hors d'âge, ces soldats de la France Libre vont eux aussi rivaliser d'audace pour donner une place dans le monde au drapeau tricolore orné de la croix de Lorraine. Du Sahara aux portes de Moscou en passant par le Pacifique, l'histoire de ce second conflit mondial s'est écrite grâce à l'audace d'hommes et de femmes qui ont parfois tout sacrifié pour ce en quoi ils croyaient. Certaines motivations ont été indéniablement honteuses, mais le succès, lui, sourit aux audacieux. Qu'ils aient été pilotes, marins, tankistes, fantassins ou membres des services de santé, aucun ne mérite d'être oublié, car ce serait leur faire subir une seconde mort.
Excellente lecture à tous !

La rédaction

4 **ACTUALITÉS** — Normandie 2019, Scarabée, Ha-Gō et recensions

12 **1943-1945 UNITÉ** — **Les *Panzer-Divisionen* perdues**
Les chars allemands en Scandinavie occupée
Pan méconnu du second conflit mondial, ces *Panzer-Divisionen* de garnison affectées à la sauvegarde des intérêts stratégiques allemands en Norvège ou à la contre-insurrection sont demeurées jusqu'à la fin de la guerre en Scandinavie. N'ayant jamais réellement vu le feu, l'hypothétique débarquement allié n'ayant pas eu lieu en Norvège, ces *Panzer-Divisionen* vont aligner en 1945 des matériels franchement désuets comme les *Panzer I* !

24 **1943-1945 ANALYSE** — ***Gretchen alert !***
Tankistes alliés face aux *Panzerfäuste* et *Panzerschreck*
L'apparition des armes antichars individuelles pendant la Seconde Guerre mondiale a fait basculer le rapport entre le soldat et le blindé : grâce au *Panzerfaust*, un seul *Landser*, pas forcément entraîné, peut neutraliser un monstre d'acier de plusieurs dizaines de tonnes. Si ces armes sont devenues la hantise des tankistes alliés, la réalité est bien plus nuancée, et ces équipements mortels ont en fait un impact plus psychologique que réellement stratégique.

40 **1943 BATAILLE** — **L'heure de gloire de Wittmann**
Hiver 1943
À l'hiver 1943, Michael Wittmann est au sommet de sa gloire. Le *SS* a déjà remporté de nombreuses victoires mais le pire reste à venir, notamment quand les troupes soviétiques vont pousser dans le secteur de Jitomir et commencer leur progression inéluctable vers le coeur du Reich. Wittmann, en bon virtuose du Tiger I, va mener son équipage à la victoire, puis va entrer dans la légende pendant l'hiver 1943 en étant nommé pour la *Ritterkreuz*, une des plus prestigieuses décorations...

56 **1943-1996 DOSSIER** — **La famille des Staline**
Toujours plus puissante
L'Armée rouge a disposé de deux familles de chars qui sont passées à la postérité à partir de 1943 : la famille des T et celle des Staline. Le JS-2, avec sa pièce de 122 mm, est un des symboles de la progression victorieuse des Soviétiques vers Berlin. Mais le développement de cette famille ne s'est pas arrêté sur les ruines fumantes du *III. Reich* : il continuera pendant encore cinquante ans pour donner vie à des colosses d'acier venus de Moscou...

72 **1940-1943 UNITÉ** — **Sahara !**
Français libres contre Italiens
Dès 1940, les Français libres se frottent aux troupes italiennes en Afrique du nord et notamment dans le désert lybien. Une unité particulièrement célèbre ferraille durement avec les troupes du Duce : c'est la colonne Leclerc, futur tête de la 2e DB, et qui va se faire remarquer notamment en capturant l'oasis de Koufra puis en proposant le fameux serment du même nom... Mais sous-estimer les Italiens est une erreur : ils demeurent de solides combattants dans cet environnement.

RETROUVEZ **BATAILLES & BLINDÉS**, **AÉROJOURNAL** ET **LOS!** EN NUMÉRIQUE
sur l'App Store Apple et Google Play.

Un magazine Caraktère en numérique, c'est l'ensemble des numéros, même ceux épuisés, disponibles à tout moment sur votre tablette ou smartphone.

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Une lettre d'information accompagne votre magazine. Cette dernière est réservée aux abonnés et clients VPC.

Bataille & Blindés n°92 – Bimestriel // Août - Septembre 2019
ISSN : 1765-0828 / Dépôt légal (BNF) : à parution / Commission paritaire : 0917 K 86317

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
Résidence Maunier
3 120, route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
SARL au capital de 100 000 euros
RCS de Marseille B 450 657 168
redaction@caraktere.com
Rédaction : 04 42 21 62 63

Service Commercial :
Téléphone : 04 42 21 06 76
contact@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication
et rédacteur en chef : Y. Kadari
Secrétaire de rédaction : Y. Mahé
Service commercial : E. Taurand
Direction Artistique : A. Gola
Infographie : N. Bélivier, M. Mioduszewska

Imprimé en Espagne par :
Rivadeneyra, Madrid
- Origine géographique du papier : **Allemagne**
- Taux de fibre recyclé : **sans fibre recyclées**
- Certification des papiers / fibres utilisées : **PEFC**
- Eutrophisation : **Ptot 0.021 kg/tonne**

Service des ventes et réassort :
À juste Titres - 04 88 15 12 41
Réassort et quantités modifiables sur www.direct-editeurs.fr

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion - Avenue F. Van Kalken,
9 / 1070 Anderlecht – Belgique

NORMANDIE 2019

UN 75e ANNIVERSAIRE TOUT EN BLINDÉS !

Par Loïc Becker // Toutes photos Michel Roques

Juin 2019 a été particulièrement spécial puisque officiels, vétérans et citoyens se sont réunis en Normandie afin de fêter le 75e anniversaire du débarquement allié. Comme chaque année, de nombreux reconstitueurs ont présenté au public des uniformes et du matériel des différents belligérants présents sur les lieux en 1944. Mais l'événement est aussi devenu un rendez-vous (presque) inratable pour tous les passionnés de véhicules militaires…

1

L'*Overlord Museum* de Colleville-sur-Mer et le camp Geronimo à Sainte-Mère-Église ont ainsi accueilli plusieurs véhicules tout au long de la semaine du 6 juin ; l'avantage était de présenter des fresques plus « motorisées » que les musées habituels contenant souvent du petit matériel militaire. La présence de ces véhicules militaires parfaitement restaurés a permis au public de découvrir certains matériels iconiques de la bataille de Normandie, comme le M4 Sherman, mais aussi d'autres plus rares comme le Sherman ARV, destiné au remorquage et au dépannage, ou encore le camion Brockway lanceur de ponts. Seul un blindé un peu spécial s'est glissé dans la masse, le Sherman M4A3E8 utilisé pour tourner le film « Fury » de 2014, mais richement décoré, il a pu se fondre à merveille dans le paysage. Enfin, le musée des Blindés de Saumur était lui aussi présent avec, entre autres, son Panther Ausf. A tout juste restauré (avec un camouflage impressionnant) et son *Panzer IV Ausf. H* qui n'a rien à envier à son camarade ! ■

2

1- *Le Panzer IV Ausf. H* du musée des blindés de Saumur, entièrement restauré.

2- Une belle ligne de Sherman permettant d'admirer les différentes livrées de ces blindés.

3- Le *Panzer V Ausf. A* Panther du musée des blindés de Saumur.

4- Un M24 Chaffee, char léger devant remplacer le M5 Stuart. Il n'a été engagé en Europe qu'à la toute fin de la guerre, mais des exemplaires ont été acquis par la France qui les a notamment employés pendant la guerre d'Indochine.

3

4

1- Ce Sherman M4(105) aux couleurs de la 2e DB est prévu pour apporter un soutien aux troupes avec son obusier de 105 mm.

2- Cliché assez rare d'un Sherman ARV qui est un véhicule de dépannage... armé d'un mortier qui lui sert à créer un écran de fumée.

3- Spécialisée dans les camions, la firme Brockway a créé pour les besoins de l'*US Army* le poseur de ponts du même nom, à la silhouette imposante.

4- Le DUKW est un véhicule amphibie qui a été en dotation dans l'*US Army* à partir de 1942.

5- Le camion U7144T est moins connu mais peut se convertir en porte-citerne.

LE SCARABÉE
FUTUR SUCCESSEUR DU VBL

En partenariat avec Laurent Lagneau du site Zone Militaire www.opex360.com

En juin 2018, lors d'Eurosatory, le salon de l'armement terrestre, le groupe français ARQUUS avait dévoilé le Scarabée, son nouveau véhicule conçu pour les missions de reconnaissance, d'aide à l'engagement et d'appui au contact ou dans la profondeur. Et cela en vue du programme VBAE (Véhicule blindé d'aide à l'engagement) qu'espère lancer l'armée de Terre d'ici 2025 afin de remplacer ses actuels Véhicules blindés légers (VBL).

Un an plus tard, l'industriel a profité du salon de l'aéronautique et de l'espace du Bourget pour exposer à nouveau le Scarabée. Le rapport entre ce véhicule destiné à l'armée de Terre et l'aviation est, au premier abord, loin d'être évident. Mais comme l'explique ARQUUS, cette présentation se fait dans le cadre de « ses travaux relatifs à l'aérotransport ».

« Successeur du VBL et héritier des véhicules blindés Panhard, il s'agit d'un concept offrant des innovations d'avant-garde et une performance inégalée », avait seulement indiqué ARQUUS l'an passé. Cette fois, l'industriel a donné plus de détails sur son Scarabée, « développé dans des délais très courts par une équipe dédiée d'experts », en partenariat « avec des PME et Start-up françaises. »

Première innovation de nature à « révolutionner les standards actuels de mobilité et de motorisation » pour les véhicules militaires, le Scarabée est un engin « nativement hybride », c'est à dire qu'il dispose d'une motorisation à la fois thermique (un moteur de 300 ch) et électrique développant 103 ch avec deux batteries pouvant récupérer de l'énergie lors des freinages. Ce qui autorise des modes d'action différents selon le profil des missions. « L'hybridation du véhicule permet un usage en mode boost combinant les moteurs thermique et électrique, et un usage en tout électrique. Ce mode furtif du Scarabée permet une approche sans signature thermique ou acoustique, ou une veille silencieuse longue durée », explique en effet ARQUUS.

La maintenance de ce véhicule sera facilitée, assure son constructeur, grâce à une architecture reposant sur « treillis facilement déposable pour les interventions lourdes » et permettant un accès rapide à l'ensemble des composants.

L'époque étant au combat collaboratif, le Scarabée aura évidemment des arguments à faire valoir dans ce domaine. « Son aménagement intérieur, conçu pour embarquer 4 personnes, est prévu pour permettre une communication optimale entre les membres de l'équipage. Le pilote, installé en position centrale, bénéficie d'une vision directe à près de 270° », précise l'industriel.

Autre particularité de ce véhicule : sa maniabilité. En effet, grâce à deux directions indépendantes l'une de l'autre (le train arrière étant dirigé avec un joystick), il présente un rayon de braquage inférieur à 5 mètres… pour une masse de près de 8 tonnes, dont deux de charge utile. Ce dispositif lui offre une « mobilité extrême en zone urbaine lors de combats sur périmètres encombrés » et lui permet de « rouler en crabe et de faire un braquage inversé, permettant ainsi un demi-tour instantané inédit. »

S'agissant de son niveau de protection, et grâce à des matériaux composites et à de nouveaux procédés d'assemblage, le Scarabée est « doté d'une protection balistique et anti-mines évolutive en fonction du profil de mission. » Niveau armement et équipements, il pourra embarquer différents systèmes tels que des tourelleaux multi-rôles, un canon multicalibre, une caméra RGL, des lanceurs MMP (ou MILAN), des systèmes de lutte anti-drones, un radar… À noter qu'ARQUUS songe à lui ajouter une remorque robotisée – donc pouvant être utilisée comme une « mule » indépendante – capable de transporter jusqu'à 4 tonnes de plus.

Avec son gabarit « très compact » (à l'instar du VB2L), le Scarabée est aérotransportable (C-130, A400M et hélicoptère Chinook) et aérolargable. « Il est compatible avec la plateforme LTCO12. Dans cette configuration, il peut être prêt au combat sous 15 minutes, selon les exigences en vigueur », assure ARQUUS.

Sur ce point, l'industriel explique les portes latérales coulissantes dont est doté le Scarabée autorisent une « une continuité d'accès lors de l'aérotransport, augmentant ainsi la rapidité de projection par la finalisation de l'aménagement du véhicule directement dans l'aéronef. »

Enfin, le Scarabée est évidemment en mesure de mener des missions de posé d'assaut, « avec personnels embarqués et armes engagées selon les standards, permettant la sécurisation de points stratégiques. » Et ARQUUS d'insister : « les standards, permettant la sécurisation de points stratégiques. Il peut ainsi assurer la prise de positions avancées, et la sécurisation de pistes d'atterrissage, en avant des unités aéroportées. Grâce à sa mobilité, il peut également garantir la sécurité des arrières ou des flancs. » ■

▼ Le Scarabée, dans son tout nouvel appareil, affiche des lignes résolument modernes. Il est voué à disposer d'une livrée camouflée avant d'être mis en serviced ans l'Armée française. Il va ainsi remplacer le VBL qui commence à accuser le poids des ans et qui est peu confortable pour l'équipage. ARQUUS

LE HA-GŌ DE LA MÉDUSE
UN TYPE 95 RESTAURÉ EN POLOGNE

Par Przemyslaw Skulski - Traduction et adaptation : Loïc Becker

Pendant le second conflit mondial, le char léger japonais Type 95 Ha-Gō est la colonne vertébrale de l'armée impériale japonaise. Produits à près de 2380 exemplaires entre 1935 et 1943, ils ont été sur tous les théâtres d'opération dans le Pacifique, et après-guerre l'armée royale thaïlandaise ainsi que l'armée populaire de libération en Chine en ont compté dans leurs rangs. Mais c'est à Wrocław en Pologne qu'un exemplaire a récemment été restauré puis présenté au public.

Malgré la débâcle du Japon en 1945, des Ha-Gō ont survécu et occupent aujourd'hui une place dans des musées (comme celui de Kubinka, de Bovington, à Fort Benning ou encore à Bangkok) tout comme dans certaines collections privées. Tous ne sont pas dans un état de restauration optimal ; parmi eux, seuls trois sont encore capables de se déplacer de nos jours.

UNE HISTOIRE COMPLEXE

Le Ha-Gō restauré en Pologne a une histoire très particulière. Il est en effet l'un des derniers exemplaires à être sorti des chaînes de montage de l'arsenal militaire de Sagami (Mitsubishi) en février-mars 1943, comme l'indique son numéro de série (4335). Équipé d'un moteur six-cylindres Mitsubishi NVD6 120 (n°4428) développant 120 chevaux, ce Ha-Gō-là dispose d'un canon de 37 mm type 98 en armement principal. À sa sortie d'usine, c'est la *DokuritsuKonseii 52 Ryodan* [1] du *rikugun-chūjō* (lieutenant général) Masao Watanabe, stationnée sur l'île de Pohnpei – aussi connue sous le nom de Ponape – qui le récupère. Cette île de Micronésie n'est pas attaquée pendant la guerre et la garnison se rend aux Américains en septembre 1945. Lors de leur arrivée, les marins de l'*US Navy* ordonnent aux Japonais de rassembler tous leurs équipements de combats – dont les blindés – sur un terrain non loin de Kolonia, la capitale de l'île, qui restera en leur possession jusqu'au début des années 1950. Quand la famille Eischart, propriétaire du terrain, le récupère, quinze Ha-Gō sont toujours présents, et le terrain est très vite surnommé « la ferme de chars japonais ». Au cours des années, les véhicules japonais commencent à attiser les convoitises des collectionneurs du monde entier, mais ce n'est qu'au milieu des années 1980 que le Major-Général Seigo, officier à la retraite des Forces d'Autodéfense Japonaises, décide d'acquérir deux des Ha-Gō. Les deux véhicules sont alors restaurés sommairement avec une couche de peinture mais rien n'est fait pour leur mécanique. Un des deux est laissé en « pot de fleur » près de la poste de Kolonia (et y est toujours de nos jours) tandis que le second (le n°4335) est transféré au musée militaire de Kyoto appartenant à la fondation de Seigo. Fermé à la mort de l'officier, le musée voit sa collection dispersée entre tous les lieux d'exposition des forces d'autodéfense japonaises. Comme le Ha-Gō semble n'intéresser personne, la famille Seigo décide de le faire exposer dans un de leurs hôtels au sud d'Osaka. Cependant en 2005 l'hôtel et la collection militaire qui y est présentée sont acquis par un collectionneur anglais, Oliver Barnham, et le Ha-Gō n°4335 suit son nouveau propriétaire au Royaume-Uni.

[1] Que l'on pourrait traduire par « 52e brigade mixte indépendante ».

◀ Excellent en soutien de l'infanterie, le Type 95 est en revanche très mal armé pour affronter des blindés adverses. Et pour cause : créé peu avant la guerre sino-japonaise, aucun pays dans les environs n'a de quoi opposer des chars moyens. Ce n'est que le développement du M4 Sherman et son entrée sur le théâtre d'opérations du Pacifique qui relèguera entièrement le Type 95 à son rôle premier : soutenir l'infanterie. Sa pièce de 37 mm est bien trop faible pour venir à bout de véhicules suffisamment blindés. Celui-ci a été repeint conformément aux rares photographies couleur d'époque et surtout à des notices de camouflage récupérées par des passionnés d'Histoire.
Toutes photos Przemyslaw Skulski

1- Disposant d'une autonomie théorique de 250 kilomètres, le Type 95 peut filer à 45 kilomètres/heure sur route grâce à son moteur Mitsubishi de 120 chevaux.

2- Le moteur Mitsubishi qui a dû être réparé presque entièrement, ayant souffert de l'humidité ambiante et de l'inaction sur son lieu de stockage.

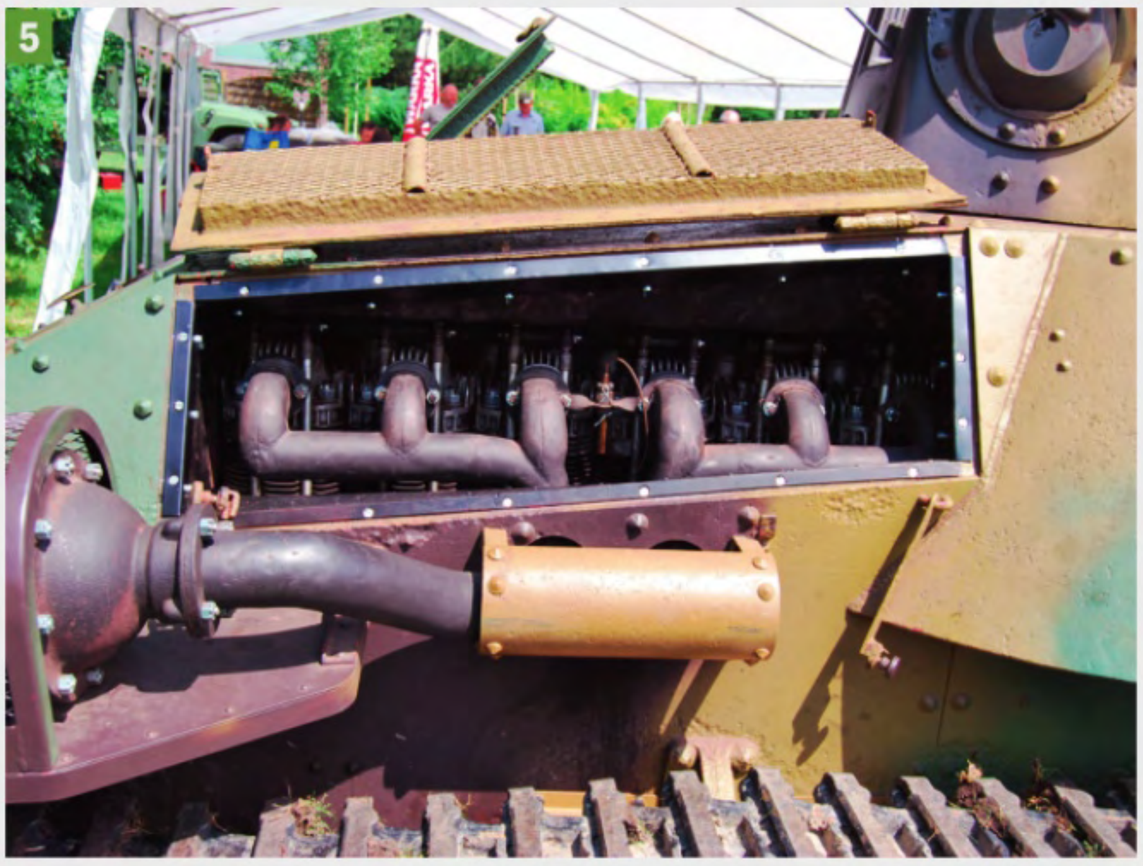
3- Le Type 95 a ensuite servi de base pour plusieurs autres véhicules blindés employés par les forces japonaises.

4- La plaque de fabrication du blindé avec son numéro de série et l'insigne de Mitsubishi, toujours utilisé de nos jours.

5- Le moteur, trappe ouverte, présente un tableau identique à celui d'il y a 75 ans.

ARRIVÉE EN POLOGNE

Ce n'est que quelques années plus tard que le blindé est récupéré par l'entreprise Veteran de Wrocław, spécialisée dans la restauration d'anciens véhicules militaires. Malgré le fait que le véhicule n'a jamais combattu, son état de délabrement est impressionnant, fruit des années passées à l'extérieur et de l'humidité ambiante de Pohnpei. L'entreprise décide de relever le défi de rénover entièrement l'engin, intérieur et extérieur, avec l'aide de passionnés d'Histoire et de mécanique ainsi que d'employés de musées. Le camouflage et la peinture du blindé ont été réalisés avec un grand souci du détail. La rénovation va durer 10 ans, et le Ha-Gō est officiellement présenté au château Topacz près de Wrocław le 22 juin 2019 où il enchaîne les tours de chenilles. Robert Lewszyk, chef du projet, assure que presque 90 % des pièces installées sont d'origines, mais le blindé ne demeurera pas en Pologne. Après un tour au Tankfest du Tank Museum de Bovington, il retrouvera son pays d'origine pour une retraite bien méritée. ■



ACTUALITÉ DU LIVRE

Par Loïc Becker

SPEER
Martin Kitchen

Speer, un simple architecte éloigné de toutes considérations politiques au sein du régime nazi ? C'est en effet l'image que le grand public retient de cet homme de l'ombre du *III. Reich*. Cependant, Speer est certainement l'ancien dignitaire nazi qui a le plus réussi à faire oublier son rôle, ou du moins à le minorer à grands renforts d'entretiens médiatiques et la parution de ses mémoires après-guerre. C'est oublier qu'il s'est souvent tenu à la droite d'Hitler, rivalisant avec les autres membres de l'aréopage nazi, et qu'il n'a jamais hésité à se servir des lois nouvellement édictées pour travailler sur le futur du Reich. Germania, son antisémitisme, ses réalisations, ses projets… Martin Kitchen « dépoussière » le personnage et livre un énorme travail aidant à repenser le rôle de l'architecte en chef d'Hitler. Loin des idées dominantes des années d'après-guerre, le personnage de Speer est étonnement plus complexe, jonglant entre fidélité sans faille au nazisme et opportunisme personnel. À Nuremberg, il jure n'avoir jamais rien su de la Shoah, alors qu'en 1971 il confesse dans une lettre avoir été présent à la conférence de Posen, en 1943, où Himmler détaille la Solution finale. Ce livre est une bouffée d'air nouveau dans le paysage historique et apporte des précisions nécessaires sur ce hiérarque du *III. Reich*, écornant son image savamment construite après-guerre.

Tempus, 2019
768 pages, 12 euros
ISBN : 9782262080341

Histoire & Collection, 2019
66 pages, 20 euros
ISBN : 9782352504962

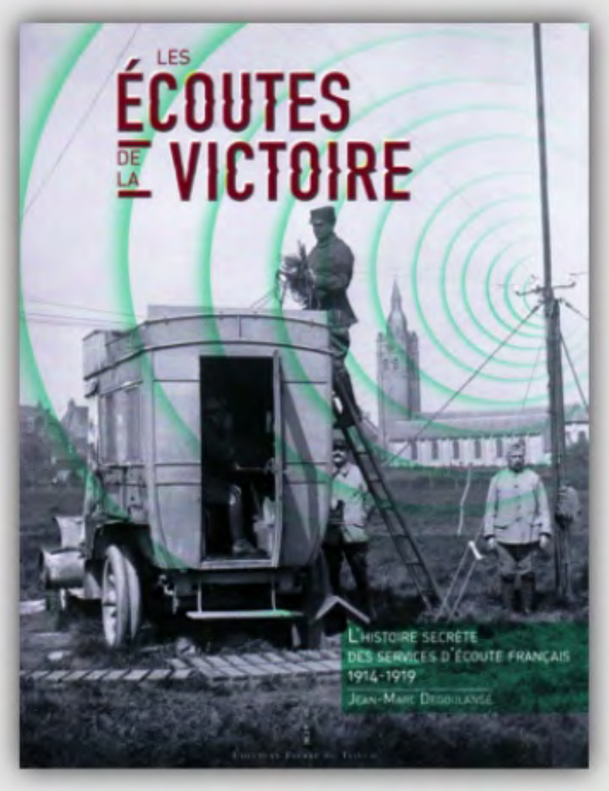
TOUS LES BERLIET MILITAIRES, 1914-1940
VOLUME 1 : LES CAMIONS
François Vauvillier

Après deux tomes sortis en moins d'un an (Tous les Renault et tous les Laffly), c'est un tour d'horizon d'un autre constructeur de véhicules que François Vauvillier nous propose à nouveau. C'est la famille des Berliet militaires qui passe cette fois-ci sous la loupe du spécialiste, plus particulièrement la branche des camions en dotation dans l'Armée française entre 1914 et 1940. Le constructeur lyonnais fait son entrée en 1906 sur le marché des matériels roulants militaires avec son premier camion, le 15 HP ; c'est le début d'une longue histoire entre Berliet, les camions et l'Armée française. Le chef d'entreprise devine très tôt que le transport routier va prendre son essor, et le futur va lui donner raison : sur la Voie Sacrée, près de la moitié des camions qui transporteront hommes et ravitaillement sont estampillés Berliet. Cet ouvrage offre un panorama comme d'habitude très complet de tous les camions Berliet ayant servi sous les drapeaux (de 2 à 14t), illustré par de très nombreuses photographies – dont certaines inédites – et des fiches techniques complètes. Ce n'est qu'en feuilletant les pages que le lecteur peut se rendre compte du travail effectué par l'entreprise Berliet entre ses premiers véhicules de 1906 et les très beaux VDCA16 ou les impressionnants camions leveurs-porteurs de la série des GPE. Nous voici donc à nouveau devant un ouvrage de référence pour tout passionné de véhicules militaires mais aussi de l'Histoire industrielle des constructeurs automobiles français.

LES ÉCOUTES DE LA VICTOIRE
L'HISTOIRE SECRÈTE DES SERVICES D'ÉCOUTE FRANÇAIS 1914-1919
Jean-Marc Degoulange

L'espionnage par les ondes durant la Première Guerre mondiale, voila un domaine pour le moins mal, voire pas du tout, connu. Cet ouvrage retrace l'action des personnels du service du Chiffre, des premiers jours aux dernières heures de ce conflit. Loin d'être un livre fastidieux et technique, « Les écoutes de la victoire » nous plonge dans un univers fait d'interception de messages dans lesquels résident le succès ou la défaite d'un plan. Loin du fracas des canons, de la mitraille ou de la boue des tranchées, certains paieront toutefois le prix du sang, les hommes du Chiffre, à la pointe de la technologie, vont s'échiner à collecter de précieuses informations, souvent capitales, pour donner ainsi un « coup d'avance » aux armées françaises. Une contribution essentielle longtemps passée sous silence pour en préserver le secret. Passionnant.

Éditions Pierre de Taillac, 2019
253 pages, 24,90 €
ISBN-13 : 9782364451339

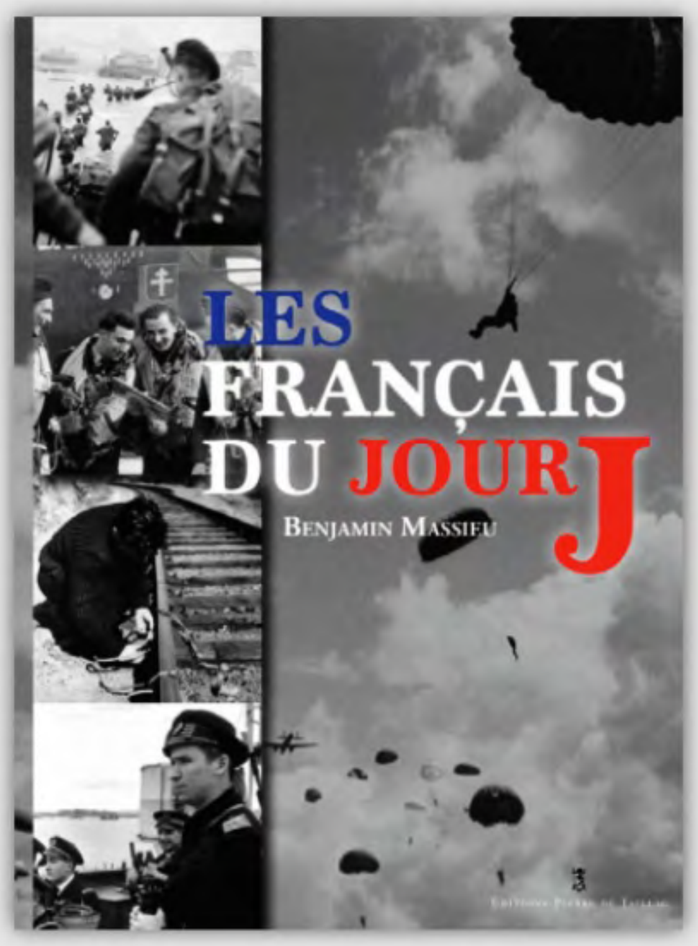


ÊTRE SOLDAT DE HITLER
Benoît Rondeau

Comment devient-on un soldat dans l'Allemagne du *III. Reich* ? C'est à cette vaste question que tente de répondre Benoît Rondeau en se penchant sur le processus d'intégration mais aussi la vie dans la *Wehrmacht* et la *Waffen-SS*. L'entraînement en Allemagne, les relations avec les civils, le moral mais aussi la liaison avec la famille sont des thèmes décortiqués par l'auteur afin de se rapprocher du combattant lorsqu'il n'est pas au front. Bien sûr, des chapitres abordent les opérations militaires mais ce qui fait le sel de cet ouvrage est l'approche bien peu souvent vue de la vie en dehors du front. Benoît Rondeau n'élude pas non plus les cas de crimes de guerre commis par les soldats allemands et écorne un peu plus le mythe construit pendant la période de l'après-guerre d'une *Wehrmacht* aux « mains propres ». Le *Landser*, qui a trop tendance à être scruté de nos jours sur son comportement au front, est pourtant un citoyen allemand à part entière, et avant tout un homme : certains n'ont pas pu tenir face à l'entraînement et d'autres se sont engagés pour servir leur pays… aux côtés de compatriotes beaucoup plus nazifiés. Fait suffisamment important pour être souligné : les « fantassins » ne sont pas les seuls à passer sous la loupe de l'auteur puisque les pilotes de la *Luftwaffe* ou les hommes de la *Kriegsmarine* ont aussi droit à leurs parties. L'ouvrage dépoussière ainsi certains thèmes et en présente d'autres à la lumière ; la lecture n'en est que plus intéressante pour aborder l'armée de Hitler sous un autre angle que celui des combats.

Perrin, 2019
496 pages, 25 euros
ISBN : 9782262075965

LES FRANÇAIS DU JOUR J
Benjamin Massieu



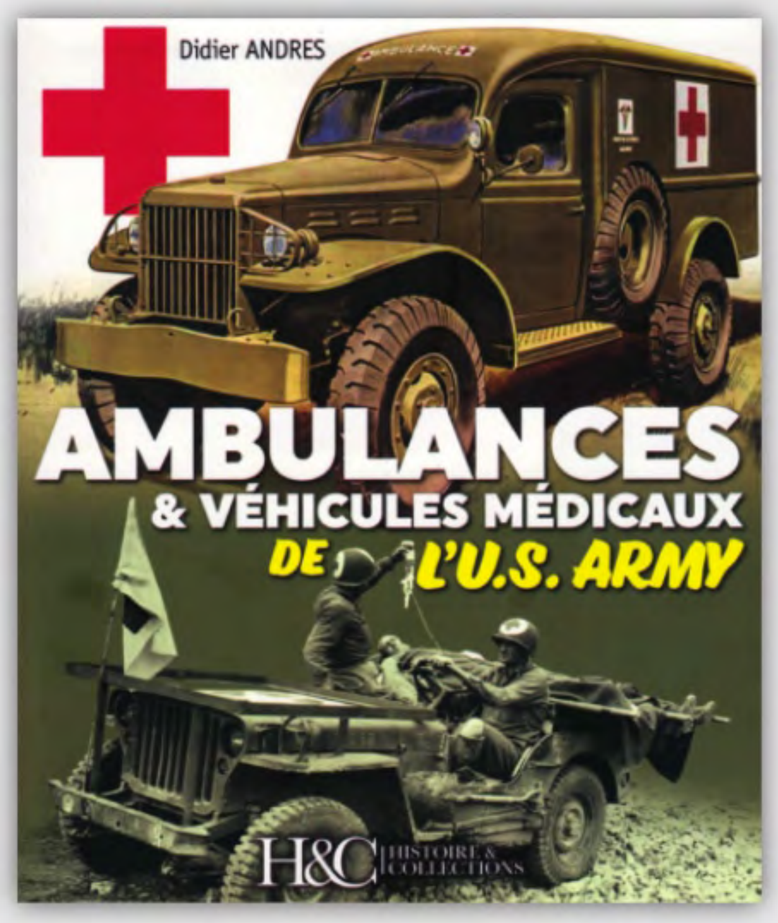
Impossible de passer à côté, en ce milieu d'année 2019, du 75e anniversaire du Débarquement de Normandie. Le monde de l'édition n'échappe pas à la règle ! Alors que la qualité des ouvrages sur le sujet n'est pas toujours au rendez-vous (quand ils ne développent pas les poncifs habituels), certains sortent tout de même du lot et permettant aux amateurs d'Histoire de sortir des sentiers habituellement battus par les auteurs sur cet événement. Benjamin Massieu frappe ici un – voire deux – grand coup : évoquer la présence de troupes françaises libres durant le Jour-J et accompagner ce récit de témoignages. Le livre en lui-même a très fière allure et donne envie de le feuilleter ; la présence de photographies et de magnifiques illustrations (mention spéciale à celle représentant les Spitfire à croix de Lorraine survolant l'armada alliée) relève magnifiquement l'ouvrage. Outre les très connus commandos Kieffer, de nombreux aviateurs des forces aériennes françaises libres ont assuré la couverture de l'opération, pendant que de nombreux marins escortaient les convois. Comment oublier que les croiseurs Montcalm et Georges Leygue ont assuré l'appui-feu pour les *GIs* sur Omaha Beach ? De même pour le torpilleur La Combattante qui soutient le débarquement sur Juno Beach ? Aviateurs, marins, fantassins mais aussi résistants, tous les acteurs Français du Jour-J voient leur rôle mis en lumière par cet excellent ouvrage de Benjamin Massieu.

Pierre de Taillac, 2019
415 pages, 24,90 euros
ISBN : 9782364451308

AMBULANCES & VÉHICULES MÉDICAUX DE L'*US ARMY*
Didier Andres

Plus besoin de présenter Didier Andres aux amateurs d'Histoire militaire ! Le spécialiste des véhicules américains du second conflit mondial est de retour avec un nouvel ouvrage traitant des engins médicaux de l'*US Army*… un choix bienvenu afin de pouvoir différencier tous les modèles d'ambulances et autres camions sanitaires. L'armée américaine est celle qui a le plus organisé le secours et le traitement des blessés sur le front, se servant pour cela de sa capacité hors-norme à mobiliser des véhicules à moteur. Le *Medical Department* va se doter de plusieurs dizaines de véhicules, chacun ayant un rôle prédéfini, et la fameuse ambulance WC54 n'est qu'une pièce de ce gigantesque puzzle. Dispositif spécifique pour la Jeep, bus-ambulances, véhicules porte-brancards… la liste est longue mais cet ouvrage permet de savoir repérer et reconnaître les différents véhicules sanitaires américains. Un chapitre sur les marquages – et les bonnes dimensions des insignes - permet aussi aux fondus de maquettes de réaliser des dioramas et autres décors avec une précision inégalée. À n'en pas douter, cet ouvrage de Didier Andres comble une lacune de la bibliographie d'Histoire militaire jusque là présentée aux passionnés : Ambulances & véhicules médicaux de l'*US Army* est un ouvrage indispensable pour s'y repérer dans cette abondance de véhicules à moteur marqués de la croix rouge et de l'étoile blanche.

Histoire & Collection, 2019
144 pages, 25 euros
ISBN : 9782352505099



Les *Panzer-Divisionen* PERDUES

Un *Panzer IV Ausf. G* de la *25. Panzer-Division* positionné à côté de la statue du poète Adam Gottlob Oehlenschläger, devant la façade du théâtre royal danois fin août 1943, lors de l'opération « Eisbär », le coup de force allemand visant à mettre fin aux grèves générales au Danemark et à désarmer l'Armée royale. Sauf mention contraire, toutes photos Nationalmuseet, Danmark

LES CHARS ALLEMANDS EN SCANDINAVIE OCCUPÉE

En 1943-1944, la perspective d'un débarquement allié à l'Ouest, les bonds successifs des Anglo-Américains en Italie et la pression constante de l'Armée rouge sur le front de l'Est font presque oublier qu'il existe des *Panzer-Divisionen* stationnées ailleurs, en particulier en Scandinavie, où elles accomplissent des missions diverses et variées jusqu'à leur dissolution rendue nécessaire pour recompléter celles qui sont taillées en pièces par les offensives de 1944 ou jusqu'à leur disparition dans les derniers jours du *III. Reich* en mai 1945…

Par Yann Mahé

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2019

La configuration du terrain scandinave – étroit, boisé et montagneux – ne se prête guère à l'emploi des blindés, si bien que l'invasion du Danemark et de la Norvège en avril 1940 n'avait nécessité le déploiement que de la seule *Panzer-Abteilung z.b.V. 40* (69 *Panzer I* et *II*, ainsi que 3 gros *Neubaufahrzeug* surtout utilisés à des fins de propagande), unité de circonstance constituée par prélèvement d'une compagnie à chacune des *3.*, *4.* et *5. Panzer-Divisionen*. Après avoir traversé le Danemark et combattu principalement dans la région d'Oslo, ce bataillon est par la suite retenu pour l'occupation de l'Islande (opération « Ikarus ») qui n'aura jamais lieu pour d'évidentes raisons. C'est finalement en prévision de l'offensive en direction du port stratégique soviétique de Mourmansk, et après avoir perçu des *Panzer III*, qu'il sera envoyé en Finlande début juin 1941…

LA *25. PANZER-DIVISION* : PROTECTION DE L'USINE D'EAU LOURDE ET MISSIONS ANTI-ÉMEUTES

L'Islande occupée par les Britanniques (par la suite soulagés par les Américains), la Finlande revancharde d'ores et déjà ralliée au projet d'invasion de l'URSS, et la Suède isolée ayant de facto intégré la sphère d'influence allemande sans avoir été envahie, il n'y a aucune unité de la *Panzerwaffe* stationnée en Scandinavie occupée. Les moyens blindés de la *Wehrmacht* sont alors entièrement massés face à la frontière avec l'Union soviétique et il faut ainsi attendre le 15 mai 1941, date de la création du *Schützen-Verband* « Oslo », pour que ce soit de nouveau le cas. Cette formation, constituée – comme son nom l'indique – en Norvège à partir de la *Panzer-Abteilung 214* (quatre compagnies de

chars français de prise, plus la *Panzerjäger-Kompanie 514*), du *Schützen-Regiment 146* (trois bataillons de fusiliers portés) et de l'*Artillerie-Batterie 91 (mot.)*, est créée dans le but d'assurer des missions d'occupation en Norvège, de surveiller les côtes du royaume où des raids des commandos britanniques sont toujours possibles, et de participer à une invasion de la Suède si celle-ci s'avère en définitive nécessaire.

À Berlin, les stratèges allemands estiment de prime abord qu'aucune de ces tâches ne nécessite d'avoir recours à une *Panzer-Division* complète. Toutefois, le 25 février 1942, la *Generalinspektion der Panzertruppen* décide tout de même de lever une *25. Panzer-Division* en se servant du *Schützen-Verband* « Oslo » comme noyau. Le *Generalleutnant* Johann Haarde est aussitôt nommé à sa tête. Un état-major divisionnaire commence à être mis sur pied à Eberswalde (Brandebourg) dès le 27 et embarque pour la capitale norvégienne le 5 mars. Simultanément, le *Schützen-Verband* « Oslo » prend désormais le nom de *Schützen-Regiment* « Oslo », actant son passage à la taille d'un régiment par création d'un nouveau *III. (Kradschützen) Bataillon*. Le 19 mai, le régiment « Oslo » devient *Schützen-Regiment 146* mais celui-ci doit se séparer en octobre de ce même bataillon motocycliste qui donne naissance à l'unité de reconnaissance divisionnaire : le *Kradschützen-Bataillon 87*. En compensation, le 146e régiment intègre le *II./Grenadier-Regiment 193*. Le 1er novembre, l'unité de transmissions, la *Panzer-Nachrichten-Abteilung 87*, est activée à Cologne. En décembre 1942, la *Panzer-Abteilung 214* est rebaptisée *I./Panzer-Regiment 9*, tandis que la *Panzer-Abteilung z.b.V. 40*, de retour en Norvège après l'infructueuse opération « Silberfuchs » vers Mourmansk, fournit le 16 du mois la *II. Abteilung* régimentaire. De fait, après la constitution de son état-major, le *Panzer-Regiment 9* est prêt en janvier 1943. Enfin, l'*Infanterie-Ersatz-Bataillon 178* sert à l'entraînement et au recomplètement des personnels de ce qu'il convient désormais d'appeler le *Panzer-Grenadier-Regiment 146*.

La mise sur pied de la *25. Panzer-Division* est lente, étant donné que l'unité ne jouit ni des priorités ni des moyens matériels et humains lui permettant d'atteindre les dotations théoriques. Les hécatombes hivernales de Stalingrad et d'El-Alamein la relèguent même au dernier rang des préoccupations, ce qui n'empêche pas la division, passée aux ordres du *Generalleutnant* Adolf von Schell le 1er janvier 1943, de connaître son premier déploiement opérationnel le 28 février face aux commandos norvégiens près de Rjukan. Situé dans le comté de Telemark (d'où le titre du célèbre film avec Kirk Douglas), cette petite ville dissimule un site d'importance stratégique pour le *III. Reich* : l'usine Vemork de la société norvégienne Norsk Hydro, qui est alors la seule au monde à produire de l'eau lourde. L'eau lourde, ou oxyde de deutérium, est une substance utilisée comme « modérateur » des neutrons afin d'optimiser les possibilités de déclencher la fameuse réaction en chaîne dans la fission nucléaire. Elle est indispensable aux Allemands dans leurs recherches sur la bombe atomique. Depuis des mois, le *Special Operations Executive* (*SOE*, service secret britannique) tente par conséquent de saboter les installations de la Norsk Hydro à Rjukan en recourant à des commandos de la *Norwegian Independent Company 1*. En octobre-novembre 1942, le puissant détachement anglo-norvégien de l'opération « Freshman » a déjà été anéanti, ce qui a incité le *SOE* à parachuter sur le plateau d'Hardangervidda un commando plus petit, plus facile à infiltrer dans le complexe Vemork, pour l'opération « Gunnerside » : dans la nuit du 27 au 28 février, ses neuf hommes parviennent effectivement à s'introduire dans l'usine d'eau lourde en escaladant la montagne. Ils y placent leurs charges, qui détruisent des équipements sensibles et la totalité de l'oxyde de deutérium produite par les Allemands depuis le début de l'occupation, soit 500 kg ! À l'annonce de ce sabotage catastrophique pour la recherche atomique allemande, la *Wehrmacht* dirige donc 3 000 hommes de la *25. Panzer-Division* sur Rjukan afin de traquer les commandos. En pure perte, ces derniers ayant disparu dans la nature...

Au cours du printemps et de l'été 1943, la constitution de la division de Schell se poursuit tant bien que mal. Le 20 mars, la *Panzerjäger-Abteilung 87* est créée grâce à l'arrivée de recrues de la *Panzerjäger-Ausbildungs-Abteilung 17*. Devant la faiblesse chronique de la division – elle n'a toujours qu'un seul *Panzer-Grenadier-Regiment* sur les deux requis et une seule batterie d'artillerie sur trois –, l'*OKH* (état-major de la *Heer*) décide de lui affecter davantage de moyens.

▲ Ci-dessus : Un des trois chars lourds multitourelles *Neubaufahrzeug* de la *Panzer-Abteilung z.b.V. 40* déployés en Norvège, surtout à des fins de propagande dans le but d'intimider les Alliés via le potentiel blindé de la *Wehrmacht*. Les mitrailleuses sont absentes, signe que l'engin est probablement endommagé ou en panne.
Levanger Fotomuseum

▲▲ En haut : Jolie vue d'un *Panzer I Ausf. A* suivi d'un *Befehlspanzer I*, appartenant à la *1. Kompanie* de la *Panzer-Abteilung z.b.V. 40* (comme l'atteste le 1 à côté de l'insigne du bataillon) lors de la traversée du Danemark le 9 avril 1940.

Le 5 avril, il ordonne la création du second régiment de grenadiers, le *Panzer-Grenadier-Regiment 147*, ainsi que celle du *Panzer-Artillerie-Regiment 91* dont il exige qu'ils soient l'un et l'autre opérationnels pour le 30 juin : le *III. Bataillon* est retiré au *Panzer-Grenadier-Regiment 146* et devient le *I. Bataillon* du *147*, tandis que l'*Artillerie-Batterie 91 (mot.)* devient la *I. Abteilung* du régiment d'artillerie. Le 7 avril, le *Kradschützen-Bataillon 87* devient *Panzer-Aufklärungs-Abteilung 25*, dans la mesure où il a pris en compte une compagnie d'automitrailleuses et ne se contente plus de comprendre de simples désuètes compagnies de motocyclistes qui disparaissent alors progressivement des tables d'organisation. Voilà qui améliore quelque peu le potentiel de l'unité, sauf que cela reste notoirement insuffisant. La plupart des véhicules alignés sont des matériels obsolètes ou de prise, qui font l'affaire pour l'entraînement des équipages, mais sont totalement inadaptés à un emploi en première ligne.

La fameuse usine de production d'eau lourde Vemork de la société Norsk Hydro à Rjukan.
Nasjonalbiblioteket

Photo à la fois très cocasse et symptomatique de la pénurie matérielle frappant les unités de la *Wehrmacht* en mission d'occupation en Europe : un antique canon antichar *Pak 35/36* de *3,7cm* et une *Attrappe* – un de ces véhicules d'entraînement bâtis en assemblant des plaques en contreplaqué sur de simples autos pour imiter les chars du temps de la... *Reichswehr* ! – forment un barrage sur un carrefour copenhaguois lors de la mise au pas du Danemark en août 1943.

Pour y remédier, l'*OKH* décrète le 27 avril que l'unité devra être organisée en « véritable » *Panzer-Division* et être pleinement opérationnelle le 15 juin ! Pour ce faire, 5 000 jeunes gens mobilisés de la classe 1925 sont transférés en Norvège le 27 mai afin de garnir les effectifs de la formation de Schell...
Le 4 août, la *Heeres Flak-Artillerie-Abteilung 284* est à son tour rattachée à la *25. Panzer-Division* qu'elle devra rejoindre en France, où l'*OKH* décide quelques jours plus tard de finir la constitution de la division en prévision de son transfert ultérieur sur le front de l'Est. Schell reçoit cependant l'ordre de laisser en Norvège une *Panzer-Abteilung* forte de deux compagnies (ce seront les *2.* et *3./Panzer-Regiment 9*), 1 000 cadres (spécialistes, instructeurs, jeunes officiers, etc.) et 4 000 personnels de remplacement afin de permettre la création sur place d'une nouvelle unité mobile appelée *Panzer-Division* « Norwegen ». Nous y reviendrons.

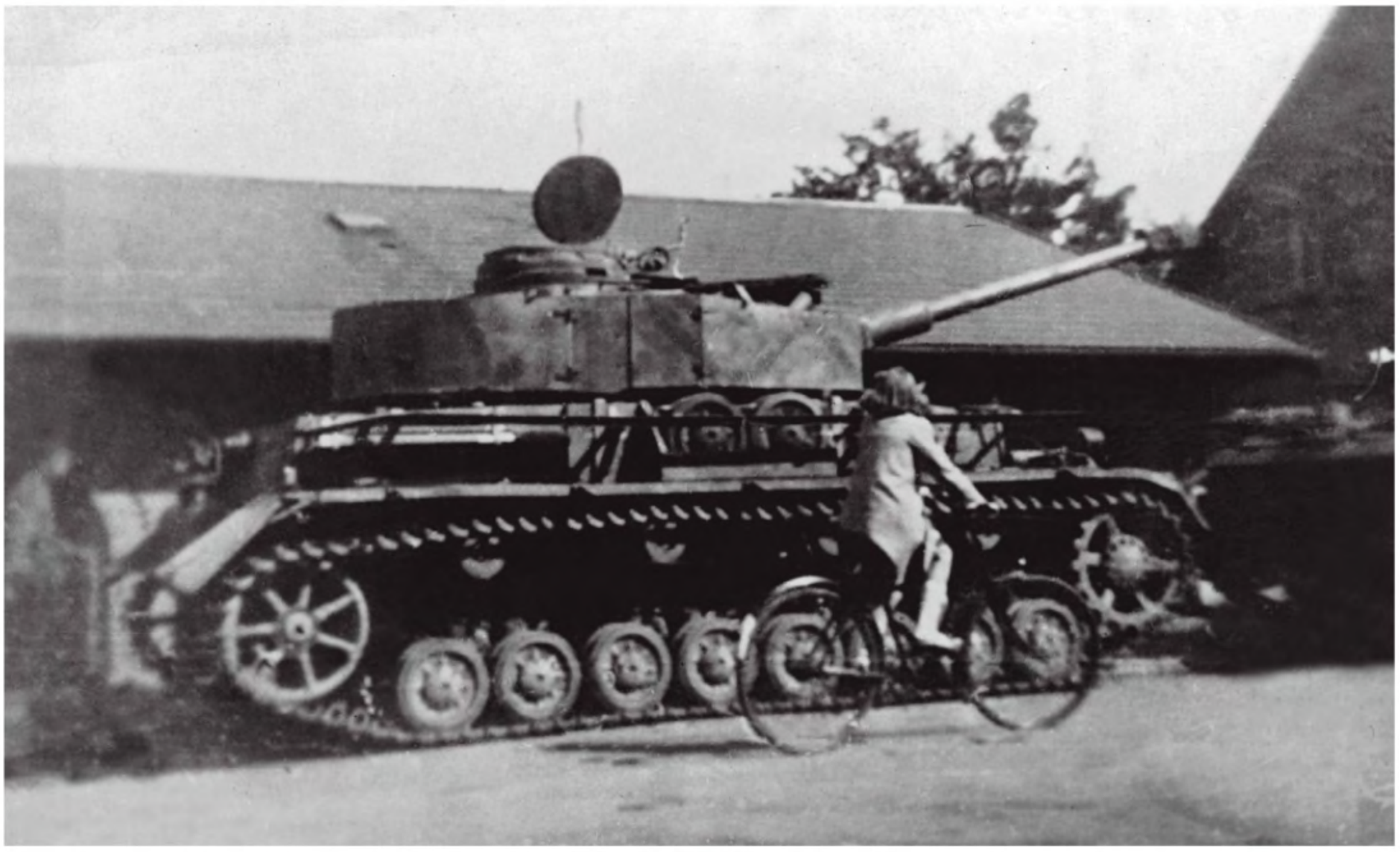
Opération « Eisbär », le 29 août 1943 : un *Panzer IV Ausf. G* de la *25. Panzer-Division* roule dans la rue Vester Voldgade de Copenhague afin d'investir un point stratégique de la ville. On notera l'absence du moindre marquage tactique sur le char allemand, attestant qu'il est avant tout dévolu à l'entraînement.

En haut : Des *Panzer III Ausf. H* de la *Panzer-Abteilung z.b.V. 40* progressent, à intervalle réglementaire de 100 mètres (pour éviter la multiplication des pertes en cas d'attaque aérienne), sur l'une des rares routes carrossables de Laponie lors de l'offensive germano-finlandaise vers le port stratégique de Mourmansk.
SA-Kuva

Un autre *Panzer IV* du *Panzer-Regiment 9* pénètre sur la place de l'hôtel de ville de Copenhague. Fidèle à son initiative de désobéissance civile, la population danoise n'y prête pas grande attention...

Les premières unités divisionnaires quittent la Norvège pour la France le 24 août, mais des tensions contraignent les Allemands à diriger la *25. Panzer-Division* vers le Danemark. En mars, les Allemands ont autorisé la tenue d'élections législatives dans ce royaume maintenu jusqu'ici quasiment sous protectorat – donc en préservant les autorités locales – afin de limiter leur présence militaire au strict minimum. Or, le scrutin a conforté la position des partis démocrates et scellé une nouvelle humiliation du parti pronazi (*DNSAP*), résultat sans appel qui, ajouté au mécontentement général lié aux réquisitions d'une bonne partie des ressources nationales pour le *Reich* et à la perspective d'une prochaine victoire alliée, conduit la population danoise à une grève générale et un mouvement de désobéissance civile pendant l'été 1943.

Là encore, le flegme et l'indifférence des Copenhaguois vis-à-vis de l'occupant sont saisissants. Mais l'équipage allemand de ce *Panzer IV Ausf. G* ne semble pas non plus craindre le moindre « attentat » de la part des résistants scandinaves. À gauche, on aperçoit une sentinelle en uniforme de la *Luftwaffe* chargée de veiller sur le char. Les *Panzer IV* de la *25. Panzer-Division* sont alors systématiquement démunis de leurs *Schürzen* (jupes blindées) de caisse, à l'inverse de celles de tourelle, alors que les fixations sont pourtant bien présentes.



▶ Cliché pris « sous le manteau » d'une colonne à l'arrêt de la *25. Panzer-Division* durant l'opération « Eisbär », probablement sur la route de Copenhague.

Considérant que le gouvernement danois n'apporte pas la réponse appropriée à ces grèves et refuse de les réprimer, les Allemands réagissent en force. Le 26 août, le *Wehrmachbefehlshaber Dänemark* – commandement des troupes allemandes au Danemark – sollicite le déploiement de la *25. Panzer-Division* pour l'opération « Eisbär » ordonnée par Hitler afin de mater la grève générale et désarmer l'Armée royale danoise. Le 29 août, les Allemands dissolvent le gouvernement et décrètent la loi martiale : une *Kampfgruppe* de la division de Schell (*Streifkompanie* du *Stab* divisionnaire, *6./Panzer-Regiment 9*, *II./Panzer-Grenadier-Regiment 146* et *Stab-Batterie* de la *I./Panzer-Artillerie-Regiment 91*) contribue à désarmer les unités danoises – parfois au terme de combats sporadiques – et à rétablir l'ordre dans la rue, mais ne peut empêcher le sabordage de la flotte danoise dans le port de Copenhague. Le Danemark rentré dans le rang, la *25. Panzer-Division* reprend le chemin de la France. Envoyée sur le front de l'Est début novembre 1943, elle laisse derrière elle les deux compagnies blindés et 5 000 personnels dédiés à la création de la *Panzer-Division* « Norwegen ».

▶ Photo d'un autre *Panzer IV* de la *25. Panzer-Division* investissant la place de l'hôtel de ville de Copenhague le 29 août 1943. À partir de cette date, ce sont les Allemands qui prennent en main le destin du royaume scandinave, dont l'attitude a plusieurs fois été jugée insolente à Berlin et par Hitler en particulier.

▼▼ En bas : Le *Panzer IV Ausf. G* de la *25. Panzer-Division* garé à côté de la statue d'Adam Gottlob Oehlenschläger, photographié depuis le balcon du théâtre royal danois d'où il serait aisé de lui jeter un cocktail Molotov...

▼ Ci-dessous : Autre vue de notre *Panzer IV Ausf. G* du *Panzer-Regiment 9* surveillant les abords du théâtre royal. Seul un gamin semble réellement s'intéresser à l'engin...

PANZER-DIVISION « NORWEGEN » : LA DIVISION FANTÔME

Constituée dans la banlieue d'Oslo à partir des éléments de la *25. Panzer-Division* évoqués ci-dessus, la *Panzer-Division* « Norwegen » naît officiellement le 25 août 1943. La formation de l'*Oberstleutnant* Max von Waldeck und Pyrmont n'a de division blindée que le nom – le qualificatif semble d'ailleurs avoir été adopté afin de tromper le renseignement allié sur son potentiel –, car elle manque de tout : ses effectifs sont des plus réduits, sa dotation en équipements, véhicules et pièces d'artillerie très en deçà des chiffres normalement prévus pour une formation de ce type. Quant à l'armement, il est principalement de prise et totalement obsolète. La formation n'a même pas toutes les unités que comporte normalement une division blindée. La *Panzer-Abteilung* « Norwegen » dispose de 47 *Panzer II*, *Panzer III* et *Panzer IV* à canon court – dont beaucoup ont leur radio défaillante –, l'unique *Panzer-Grenadier-Regiment* « Norwegen » est à trois bataillons... cyclistes (!) sans armes lourdes, alors que la *Panzerjäger-Abteilung* « Norwegen » est composée d'une compagnie sur *StuGe III* – la seule unité de toute la division véritablement opérationnelle d'un bout à l'autre de son existence – et deux autres de *Pak* tractés alignant des... *Pak 35/36* de *3,7cm* et *Pak 97/38* de *7,5cm* [1], c'est-à-dire d'inoffensives antiquités à ce stade de la guerre ! *Panzer-Pionier-Kompanie* « Norwegen » et *Panzer-Nachrichten-Kompanie* « Norwegen » sont constituées à partir d'unités d'entraînement, alors que la *Panzer-Artillerie-Abteilung* « Norwegen » rassemble les seules bouches à feu disponibles dans ses trois batteries. Pire, il n'y a même pas d'état-major divisionnaire, celui de la *Panzer-Abteilung* « Norwegen » héritant par conséquent de ses prérogatives en plus des siennes, jusqu'à ce que la *Stab* de la *Panzer-Brigade 21* [2] soit désignée le 15 septembre 1943 ! Autre curiosité, ce même mois, le train blindé « Nyland » est rattaché de façon permanente à la division.

[1] Un canon français Mle 1897 de 75 mm sur affût allemand *Pak 38* de *5cm*.

[2] Un état-major ayant renforcé celui du *Panzer-Regiment 21* de la *20. Panzer-Division* lors de la bataille de Koursk, afin de combiner les opérations avec la *schwere Panzer-Abteilung 505* et deux *Sturmgeschütz-Abteilungen* intégrés au régiment – d'où la désignation de *Panzer-Brigade 21* – le temps de l'opération « Zitadelle ».

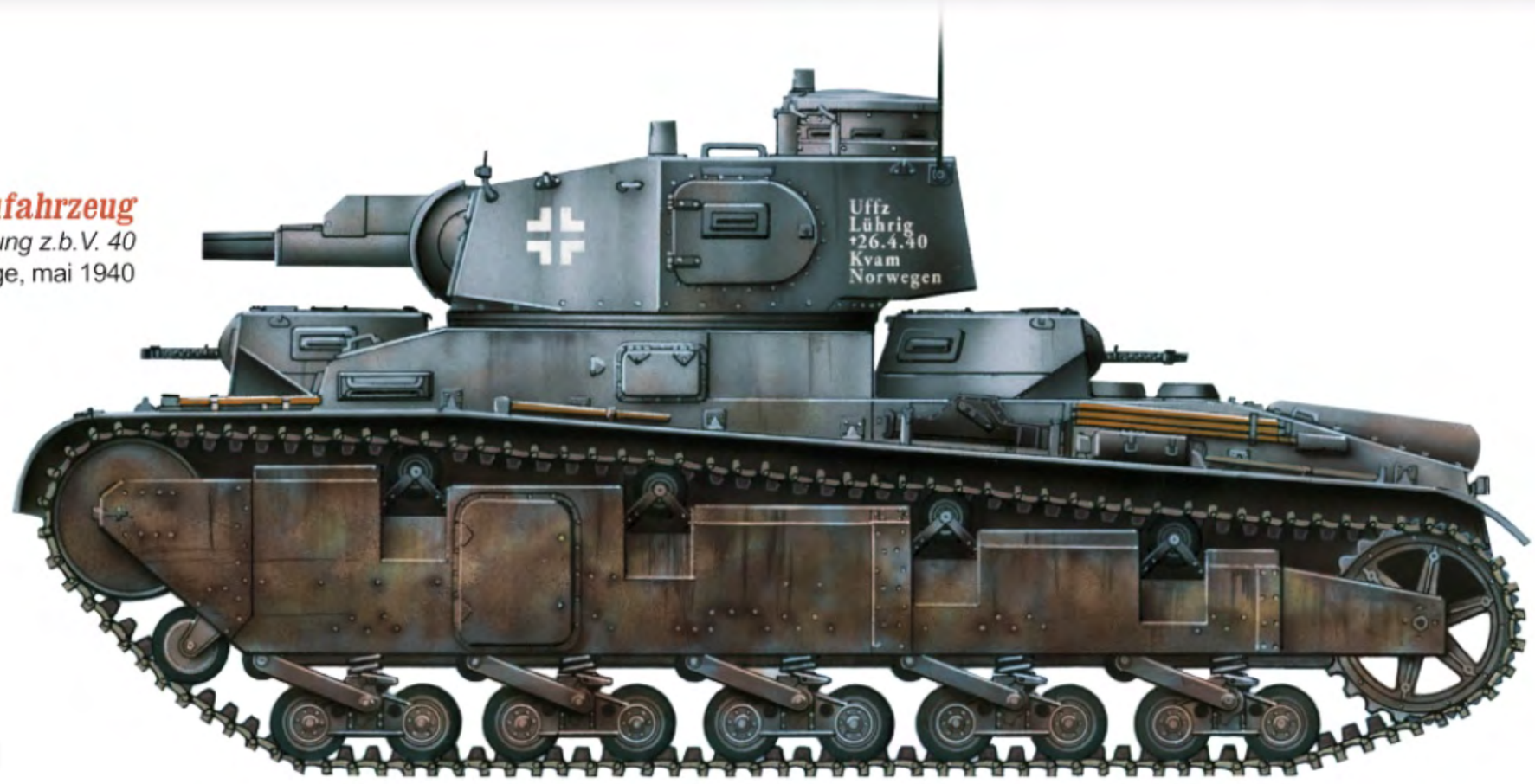
◀ Reddition de la *Panzer-Brigade* « Norwegen » aux troupes britanniques en Norvège en mai 1945. La diversité du parc de la *Panzer-Abteilung* « Norwegen » – surtout des *Panzer III Ausf. N* à canon court de *7,5cm* et des *Panzer III* à canon long de *5cm* – est bien visible sur ce cliché. Ces chars ont été perçu il y a longtemps car beaucoup sont encore « zimmerités ».
US Nara

◣ Autre scène de cette même reddition de la *Panzer-Abteilung* « Norwegen » en mai 1945. Les équipages sont alignés devant des *Panzer III Ausf. N* et leur *Kommandeur* (un *Hauptmann* assez âgé, vétéran de la Première Guerre mondiale à voir l'Agrafe de rappel au-dessus de sa Croix de fer 1re classe) remet son commandement à l'officier britannique chargé de leur captivité.
US Nara

La valeur combative de la *Panzer-Division* « Norwegen », qui passe aux ordres du *Generalmajor* Reinhold Gothsche le 1er octobre, est donc à peu près nulle, ce qui n'est guère important, dans la mesure où l'état-major allemand n'a l'intention de lui attribuer que de simples missions d'occupation en Norvège. Ces carences flagrantes poussent néanmoins l'*Armee* « Norwegen » du *Generaloberst* von Falkenhorst à réclamer le 4 octobre le renforcement des éléments organiques de la division. Le but est de parvenir à une unité du génie atteignant les effectifs pleins d'un *Panzer-Pionier-Bataillon*, et à lui attribuer une *Sturmgeschütz-Abteilung* ainsi qu'une *Flak-Abteilung*, projets qui ne se matérialiseront jamais faute de moyens. Le 21 novembre, ordre est pourtant donné de lever les unités de services et de ravitaillement (*Panzer-Versorgungstruppen* « Norwegen »), mais elles ne seront créées que de façon très incomplète. Désormais commandée par l'*Oberst* Max Roth, la « Norwegen » doit être mise à contribution en mai 1944 pour recompléter les effectifs de la *25. Panzer-Division* rapatriée après avoir été décimée dans la poche de Kamianets-Podilskyï le mois précédent. Les deux formations doivent donc se rejoindre au Danemark, à Aalborg, où la reconstitution de la seconde est prévue. Pas moins de 5 500 hommes de Roth et tous les véhicules de sa division (à l'exception de 45 *Panzer III*, 4 *Befehlspanzer III* et 10 *StuGe III* laissés à Oslo par les personnels du bataillon de chars divisionnaire afin de permettre la création d'une nouvelle *Panzer-Abteilung* « Norwegen ») franchissent donc le Skagerrak pour rallier le Danemark.

Ces éléments permettent de « retaper » la *25. Panzer-Division*, ce qu'il reste de la *Panzer-Division* « Norwegen » étant encore ponctionné à partir du 16 juillet après que la décision ait été prise de puiser dans ses rangs pour former les *Panzer-Brigaden 103* et *104*. Dès lors, la division n'existe plus.
La nouvelle *Panzer-Abteilung* « Norwegen » (ayant conservé les *Panzer* de sa prédécesseur) et le bataillon de *Panzer-Grenadiere* restés en Norvège sont alors réunis en une *Sturm-Brigade* « Norwegen », rebaptisée plus tard *Panzer-Brigade* « Norwegen », qui stationne en Norvège jusqu'à la capitulation du *Reich* et la reddition de ses hommes aux Britanniques, sa routine quotidienne uniquement perturbée entre-temps par une mise en alerte et un transfert en janvier 1945 dans le secteur de Narvik où une offensive fulgurante de l'Armée rouge a été redoutée.

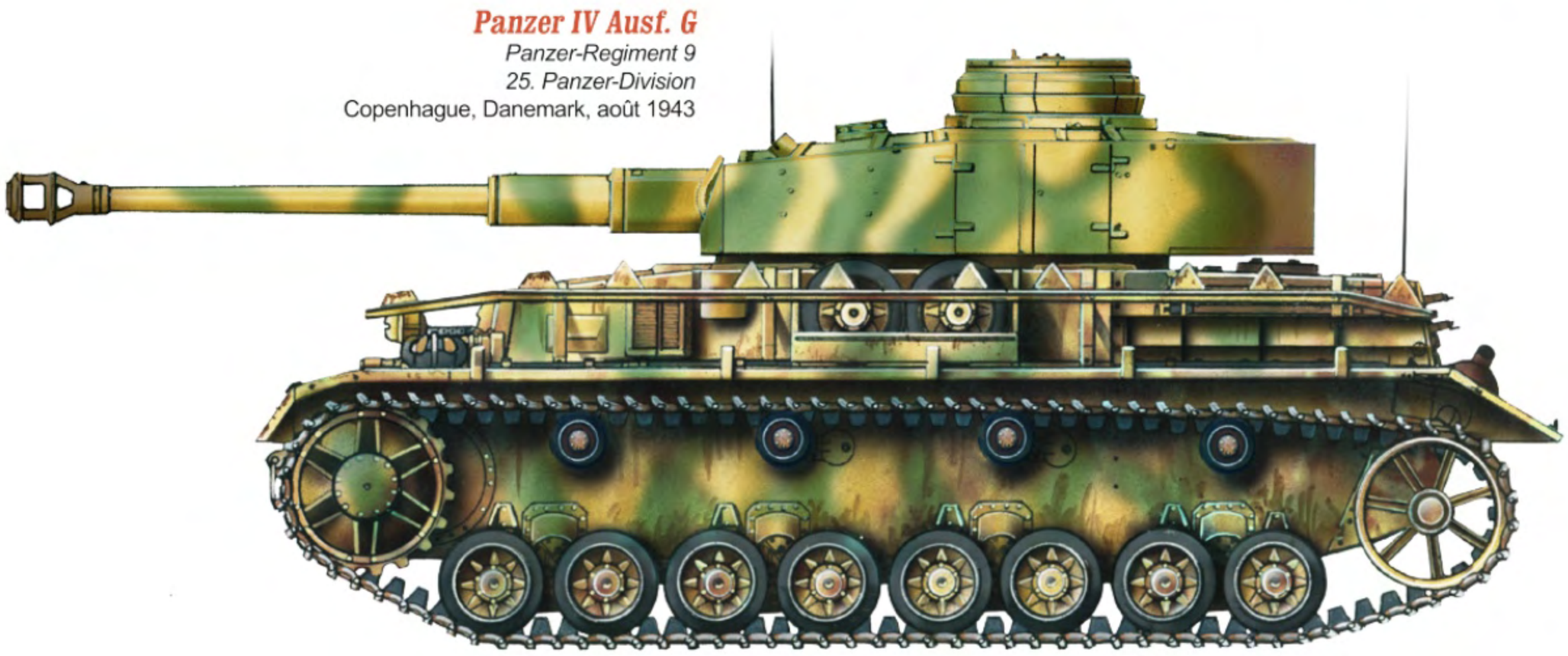
Krupp Neubaufahrzeug
Panzer-Abteilung z.b.V. 40
Oslo, Norvège, mai 1940



Panzer I Ausf. A
Panzer-Abteilung 55
233. Panzer-Division
Nyborg, Danemark, avril 1945

Panzer III Ausf. N
Panzer-Abteilung « Norwegen »
Panzer-Brigade « Norwegen »
Secteur de Narvik, Norvège, janvier 1945

Panzer IV Ausf. G
Panzer-Regiment 9
25. Panzer-Division
Copenhague, Danemark, août 1943



LA *233. PANZER-DIVISION* : DU *PANZER I* EN 1945 !

La *Division 233 (mot.)* a vu le jour le 15 mai 1942 à Francfort-sur-l'Oder afin de coiffer l'ensemble des unités blindées d'instruction et de remplacement du *Wehrkreis III* (région militaire III, celle de Berlin). Réorganisée en *233. Panzer-Grenadier-Division* dès le 7 juillet, elle est ensuite devenue *233. Panzer-Division* le 5 avril 1943, puis *233. Reserve-Panzer-Division* le 10 août, avant d'avoir rejoint à la fin de cette même année la péninsule danoise du Jutland, afin non seulement d'y assurer des tâches d'occupation mais aussi d'y prévenir toute tentative de débarquement allié après la mise au pas du royaume. Son état-major installé à Horsens, la formation n'a, depuis, guère eu à affronter autre chose que les rares bombardements aériens alliés et les actes de sabotage de la résistance danoise.

Le 21 février 1945, commandée par le *Generalleutnant* Max Feremerey, la *233. Reserve-Panzer-Division* reprend son appellation précédente de *233. Panzer-Division*, le *Wehrmachbefehlshaber Dänemark* ayant sollicité sa transformation en véritable force de combat afin de parer une éventuelle percée anglo-canadienne dans le nord de l'Allemagne jusqu'au Schleswig-Holstein ou un débarquement allié dans le pays nordique. Cela tombe mal, car la division a justement dû se séparer quelques jours plus tôt de sa *Reserve-Panzer-Abteilung 5*, de son *Reserve-Panzer-Grenadier-Regiment 3*, de sa *Reserve-Artillerie-Abteilung 59 (mot.)*, d'une compagnie de sa *Reserve-Panzerjäger-Abteilung 3*, d'une autre de la *Reserve-Panzer-Aufklärungs-Abteilung 3*, d'une dernière du *Reserve-Panzer-Pionier-Bataillon 208* et de la *Reserve-Panzer-Nachrichten-Kompanie 1233*, au profit de la *Panzer-Division* « Holstein », une division hâtivement constituée au Danemark et sitôt expédiée en Poméranie pour tenter de freiner l'irrésistible avance de l'Armée rouge sur la Baltique (son ordre de création date du 30 janvier 1945 et les premières unités partent pour l'*Ostfront* dès le 2 février ; on ne peut ainsi décemment parler de présence durable en Scandinavie, la *Panzer-Division* « Holstein » dépassant de fait le cadre de cette étude).

Bien que les moyens lui fassent cruellement défaut, Feremerey s'exécute. Il n'a alors plus sous la main que deux composantes réelles : le *Panzer-Grenadier-Regiment 83* en occupation à Aarhus, ainsi que le *Reserve-Panzer-Grenadier-Bataillon 50* stationné à Silkeborg et devant être converti en régiment. Pour combler les rangs clairsemés de sa « division », le *Kommandeur* rassemble les compagnies de marche (*Marsch-Kompanien*) [3] qu'il avait constituées par le passé au sein de chacun de ses bataillons et qui ont échappé aux ponctions, soit une quinzaine au total. Par ailleurs, un renfort de poids et de qualité intègre la *233. Panzer-Division* dès le mois de février, en l'occurrence le gros de la *Panzer-Grenadier-Ersatz- und Ausbildungs-Brigade* « Großdeutschland », brigade de remplacement et d'instruction du corps blindé d'élite « Großdeutschland ». En plus des *Panzer-Grenadier-Regimenter 83* et *50* doivent donc tout de même être mis sur pied la *Panzer-Abteilung 55* (à partir des 16 hommes qu'il reste de la *Reserve-Panzer-Abteilung 5* !), le *Panzer-Grenadier-Regiment 42*, la *Panzer-Aufklärungs-Abteilung 233*, la *Panzerjäger-Abteilung 1033*, le *Panzer-Artillerie-Regiment 1233*, le *Panzer-Pionier-Bataillon 1233*, la *Panzer-Nachrichten-Kompanie 1233* et la *Versorgungs-Abteilung 1233*.

[3] Une compagnie de marche est une formation *ad hoc* en déplacement vers un point donné pour être ventilée à d'autres unités se trouvant sur place.

▶ Autre signe de pénurie, ce transport de troupes semi-chenillé *Sd.Kfz. 251* traversant la ville danoise d'Holstebro fonctionne au gazogène (appareil permettant de produire un gaz combustible par pyrolyse de matières solides et combustibles, comme le charbon de bois) !

◀ Un convoi ferroviaire de la *233. Reserve-Panzer-Division* débarque en gare de Viborg, en novembre 1944, pour des grandes manœuvres. La vareuse des deux *Panzerschützen* prenant la pose ne semble pas d'origine allemande et provient plus vraisemblablement de stocks d'une armée vaincue.
Coll. Christian Ankerstjerne

◣ Magnifique gros plan sur un *Panzer IV Ausf. H* de la *Reserve-Panzer-Abteilung 5* de la *233. Reserve-Panzer-Division*, toujours en gare de Viborg. Le pilote a, comme bien souvent, inscrit le nom de sa petite amie au-dessus de sa trappe de vision.
Coll. Christian Ankerstjerne

◢ L'exercice débute à la sortie même de Viborg, comme si un ennemi avait été repéré à 9 heures !
Coll. Christian Ankerstjerne

Ce n'est pas une mince affaire, tant sur le plan humain que matériel. Tout ce qui sort encore d'usine ou subsiste en état de marche dans les stocks est alors dirigé sur l'*Ostfront* qui craque de partout, si bien que la motorisation de la *233. Panzer-Division* reposera uniquement sur les véhicules saisis sur l'Armée danoise désarmée. Les armes lourds manquent ou sont dépassées pour celles qui ont été livrées. Le matériel aligné par la *Panzer-Abteilung 55* est à cet égard symptomatique : le 1er avril, il est de 31 *Panzer I* (!), 20 *Panzer III* (16 opérationnels), 9 *Panzer IV* (6 opérationnels), 1 *StuG III* (à l'atelier) et 2 *Jagdpanzer 38(t)* (1 disponible). Le cheval de bataille de la *233. Panzer-Division* repose donc sur d'antiques *Panzer I* alors que nous sommes en 1945, à un mois et une semaine de la fin de la guerre ! Le 20 avril, les chiffres feront état de 2 *Panzer III kurz*, 18 *Panzer III Ausf. N* (17 opérationnels toutes versions confondues), 3 *Panzer IV kurz*, 2 *Panzer IV lang* (4 opérationnels toutes versions confondues), 1 *StuG III* et 4 *Flakpanzer IV* de *3,7cm*.

La situation ne s'améliore guère les jours suivants, puisque Feremerey est tenu le 9 avril de céder un *Panzer-Grenadier-Regiment* à deux bataillons, une batterie d'obusiers légers et une compagnie de chasseurs de chars à la *Panzer-Division* « Clausewitz », une autre *Panzer-Division Typ 1945* créée en raclant les fonds de tiroir pour le front de l'Ouest cette fois. Le général désignera le *Stab* du *Panzer-Grenadier-Regiment 50*, les *II.* et *III./Panzer-Grenadier-Regiment 42*, la batterie de marche du *Panzer-Artillerie-Regiment 1233*, et la *14.(Panzerjäger)/Panzer-Grenadier-Regiment 50*. Cette fois, ces départs ne se feront pas sans compensation, la *233. Panzer-Division* enregistrant le 22 l'appréciable venue de vétérans des *5.* et *24. Panzer-Divisionen* et de la *Panzer-Grenadier-Division* « Großdeutschland » récemment évacués de Prusse-Orientale. Ces renforts considérables permettent à Feremerey de terminer le 4 mai 1945 la mise sur pied de ses *Panzer-Grenadier-Regimenter 42*, *50* et *83*, dont les éléments sont organisés en *Panzerjagd-Verbände*, autrement dit des équipes de casseurs de chars armées, à n'en pas douter, de lance-roquettes *Panzerfäuste* et *Panzerschreck*. Les 13 000 hommes de la *233. Panzer-Division* restent cependant l'arme au pied, la *Wehrmacht* capitulant quatre jours plus tard. Ils font leur reddition aux troupes britanniques lorsque celles-ci investissent le Danemark à la fin du mois.

Ainsi se termine l'histoire peu glorieuse de ces trois semblants de *Panzer-Division* ayant occupé le Danemark et la Norvège durant la Seconde Guerre mondiale… ■

▲ Ci-dessus : Un *Panzer IV Ausf. H* de la *1./Panzer-Abteilung 55* de la *233. Panzer-Division* abandonné en rase campagne. Difficile de dire si c'est en marge d'un exercice sur panne ou au moment de la capitulation...

▲▲ En haut : La diversité du parc blindé de la *3./Reserve-Panzer-Abteilung 5* de la *233. Reserve-Panzer-Division* est encore plus parlante que celle de la *Panzer-Abteilung* « Norwegen ». Rien que sur ce cliché pris à Viborg, on reconnaît des *Panzer III Ausf. N* au premier plan, des *Panzer IV lang* au second et un *Panzer IV kurz* tout à droite !
Coll. Christian Ankerstjerne

BIBLIOGRAPHIE

- (T.) Jentz, *Panzer Truppen, vol. 2*, Schiffer Publishing, 1996.
- (S.W.) Mitchell Jr.), *The Panzer Legions*, Stackpole Books, 2000.
- (K.) Nevenkin, *Fire Brigades: the Panzer Divisions 1943-1945*, J.J. Fedorowicz Publishing, 2008.

▲ Cette photographie, prise au Danemark peu après la capitulation de la *Wehrmacht*, est un mystère. Elle montre un *Sturmhaubitze 42*, visiblement détruit au combat ou saboté au bord d'une route. Or, les archives allemandes ne font mention d'aucun *StuH* en dotation, à quelque moment que ce soit, au sein des *25.* et *233. Panzer-Divisionen*. Alors à quelle unité appartenait-il ?

▼ La légende de ce cliché nous apprend que ce *Panzer III Ausf. N* a été détruit en traversant un champs de mines. Il semble avoir appartenu à la *233. Panzer-Divisionen* qui use bien de chiffres tactiques noirs en tourelle, mais pourrait avoir été capturé par la résistance comme l'indique le drapeau danois peint juste à côté...

GRETCHEN ALERT !

TANKISTES ALLIÉS FACE AUX *PANZERFÄUSTE* ET *PANZERSCHRECK*

Dans la course entre le blindage et l'antichar, qui marque profondément la Seconde Guerre mondiale, l'apparition des armes à charge creuse, telles que le *Bazooka* américain ou le *Panzerfaust* allemand, au milieu du conflit, marque une véritable rupture technologique sur le champ de bataille. Confrontés à une *Wehrmacht* qui manque de plus en plus de moyens à mesure qu'ils progressent vers le *III. Reich*, les Alliés finissent par se méfier davantage des lance-roquettes antichars dont l'emploi est d'une simplicité enfantine et que les nazis peuvent mettre entre les mains de n'importe qui, que des rares *Panzer* qu'ils rencontrent, ceux-ci étant encore plus hypothétiquement maniés par des vétérans dont beaucoup ont alors été capturés ou sont morts au combat…

Par Vincent Bernard

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2019

Les lance-roquettes antichars comblent le vide laissé par les fusils antichars devenus impuissants contre des monstres d'acier de mieux en mieux protégés. Pour autant, ces prémices encore balbutiants sont loin de toujours donner les résultats qu'on imagine. Ce type d'arme ne paraît responsable que de 4,4% des pertes en *Panzer* entre 1943 et 1945, contre 7,5% aux attaques aériennes, plus de 40% à l'artillerie antichar, et plus encore aux abandons sur panne mécanique. De leur côté, les Alliés occidentaux semblent leur devoir en moyenne environ 7,5% de leurs propres pertes en chars de 1941 à 1945, avec des variations considérables en fonction des périodes, des théâtres et des armées considérées. Alors : surestimé ou essentiel, quel rôle ont joué les fameux *Panzerfäuste* et autres *Panzerschreck*, incontestablement redoutés, dans la guerre antichar ?

◀ En Crète en mai 1941, durant la sanglante opération « Merkur », les *Fallschirmjäger* n'ont que de modestes fusils antichars *Panzerbüchse 38/39* à opposer aux Vickers et Matilda britanniques. Il en découle des pertes terribles dans leurs rangs dès qu'ils ont affaire aux tanks, surtout du second modèle, protégé par un épais blindage.
DR

◀ Page gauche : Le 14 mars 1945, un tankiste de la *2nd US Armored Division* inspecte avec grande attention un M4 Sherman utilisé comme cible dans un champ par les Allemands pour l'entraînement au tir au *Panzerfaust*. L'impact d'un projectile est parfaitement visible en bas de la caisse.
DR

◣ Les limites des canons antichars tractés, tel ce *Pak 38* de *5cm* écrasé par un T-34 sur le front de l'Est, résident dans leur longue mise en batterie et la durée toute aussi problématique de réattelage : en cas de percée blindée ennemie, il faut l'abandonner.
Archives Caraktère

LA COURSE À L'ANTICHAR

Entre 1939 et 1945, l'évolution qualitative et quantitative dans le domaine du combat antichar est spectaculaire. Au début du conflit, la « norme » est au blindage mince de 20 à 40 millimètres d'épaisseur pour les chars légers et rapides, les plus lourds (et lents) pouvant bénéficier d'une protection de 60 mm (comme le B1bis français), exceptionnellement plus à l'instar du Matilda II britannique (jusqu'à 78 mm). En face, des canons légers « standard » (le 25 mm français, le *3,7cm* allemand, le 40 mm britannique, le 45 mm soviétique...) tirant des projectiles pleins sont globalement suffisants, à raison de quelques dizaines par division. Mais cela ne dure pas. Étant donné que les cuirasses des chars se renforcent et se profilent (surtout avec les T-34 et KV alors en gestation en URSS), les armements antichars doivent gagner en puissance. Au printemps 1940, le canon de 47 mm français est encore considéré comme une arme surpuissante, mais dès l'année suivante, même le *Pak 38* de *5cm* allemand se révèle déjà insuffisant face aux nouveaux chars soviétiques. L'Armée américaine avait pour sa part tablé sur les 37 et 57 mm pour son réarmement, mais elle doit très rapidement revoir ses calibres à la hausse. Dès le milieu de la guerre, le *7,5cm* et le *8,8cm* [1] deviennent la norme des armes antichars allemandes, tandis que la gamme alliée et soviétique s'étend rapidement du 75 ou 76, au 85 mm ou 90 mm. En 1945, des monstres d'acier de 45 à 70 tonnes protégés par 120, 150 voire 180 mm d'acier s'échangeront même régulièrement des obus de plus en plus perfectionnés (coiffes multiples, obus au tungstène, obus-flèche) de 122 voire de 128 mm.

[1] Le canon de *Flak* de *8,8cm* est utilisé de façon empirique (mais non « improvisée » comme on l'a longtemps écrit) dès le début de la guerre par l'Armée allemande comme une arme duale, à la fois antiaérienne et antichar lourd, une fois munie des munitions correspondantes. De premières utilisations ainsi ont été faites contre les chars soviétiques des républicains durant la guerre d'Espagne, les nationalistes n'ayant alors pas grand-chose à leur opposer.

Dans l'intervalle de cette course constante nécessitant de monter les canons sur des châssis de plus en plus lourds ou d'établir des feux de barrage quasi statiques tant les pièces antichars – toujours plus volumineuses – sont difficiles à déplacer, l'infanterie a dans un premier temps perdu ses capacités d'autodéfense. Au début de la guerre, dans la plupart des armées, des fusils antichars de calibre 7,92 à 20 mm maniés par un ou deux hommes lui offrent une certaine capacité défensive : sous incidence nulle (perpendiculairement au blindage), la balle perforante de 7,92 mm du *Panzerbüchse 39* allemand perce 25 mm d'acier à 300 mètres ; le *Boys* britannique vient médiocrement à bout de 23 mm à 90 mètres mais encore presque 19 mm à 460 mètres. Quant au PTRS-41 soviétique, apparu un peu plus tard (durant la bataille de Moscou), il perfore 40 mm de blindage à 100 mètres. Toutes ces performances, relativement efficaces contre les chars légers du début du conflit et qui le restent contre les véhicules peu ou non blindés, sont en revanche irrémédiablement insuffisantes face aux chars dits de combat et ce dès 1940-1941. De ce fait, pendant au moins deux longues années, les fantassins sont particulièrement vulnérables aux chars et tout au moins totalement dépendants des éléments d'appui lourds qu'on peut leur affecter…

▲ Au début de la guerre, tous les belligérants privilégient la même solution pour permettre à leurs fantassins de se défendre contre des incursions de blindés ennemis : le fusil antichar. Le plus impressionnant de tous est finlandais. Il s'agit du monstrueux semi-automatique Lahti L-39 de 20 mm, capable de percer 30 mm à 100 m et encore 25 mm à 300 m. Il mesure tout de même 2,20 mètres et pèse 49,5 kg ! C'est alors toute la difficulté de concevoir une telle arme : plus le fusil antichar est amené à être performant, plus son calibre doit être élevé et donc son volume encombrant… Notez les skis destinés à faciliter le déplacement du Lahti sur terrain enneigé. SA-Kuva

PETITE HISTOIRE DE LA CHARGE CREUSE

À partir du milieu de la guerre, une innovation va venir changer la donne en profondeur et rendre, dans une certaine mesure, les moyens d'une défense antichar efficaces à l'infanterie : la charge creuse, qui est développée parallèlement en Allemagne et aux États-Unis mais donnera des fruits assez différents dans les deux camps. Le principe général en est connu depuis le XIX[e] siècle. Il s'agit d'exploiter l'effet « Munroe », résultant du fait qu'un explosif creux voit, lors de la détonation, sa paroi interne se déformer à très haute température et, au lieu de se disperser comme pour un explosif « plein », se concentrer vers l'intérieur en direction de l'onde de l'explosion. Ainsi, une charge évidée en forme de cône inversé revêtue d'une feuille métallique permet de projeter vers l'avant un véritable dard de métal en quasi fusion dont la capacité de pénétration de l'acier ne dépend pas de l'énergie cinétique due à la vélocité du projectile, mais, quelle que soit la vitesse d'impact, de la taille même de la charge explosive : une charge creuse perce l'acier sur une profondeur d'environ une fois et demi son propre calibre, et on atteint un facteur 5 sur du béton [2] !

Si le principe était connu depuis longtemps, les réalisations pratiques, en revanche, ont bien tardé. Un capitaine français, Lepidi, a effectué des expérimentations prometteuses en 1890 lesquelles ont cependant, faute sans doute d'applications pratiques bien définies, été vite remisées dans les tiroirs de l'état-major. Au début de la Seconde Guerre mondiale, l'idée connaît en revanche un regain d'intérêt, notamment à la suite de l'importance prise par les chars et les fortifications munies de blindages. En 1940, les sapeurs aéroportées d'assaut de la *Sturm-Abteilung* « Koch » utilisent ainsi de lourdes charges creuses spécialement préparées pour venir à bout des portes et des coupoles blindées du fort belge d'Ében-Émael. Parallèlement, Thomson-Brandt développe pour l'Armée française une grenade antichar devant être lancée par le fusil MAS 36 mais la défaite interrompt son développement.

[2] Les charges creuses modernes utilisant des formes, des alliages et des explosifs beaucoup plus performants sont capables de percer plusieurs fois leur propre calibre d'acier

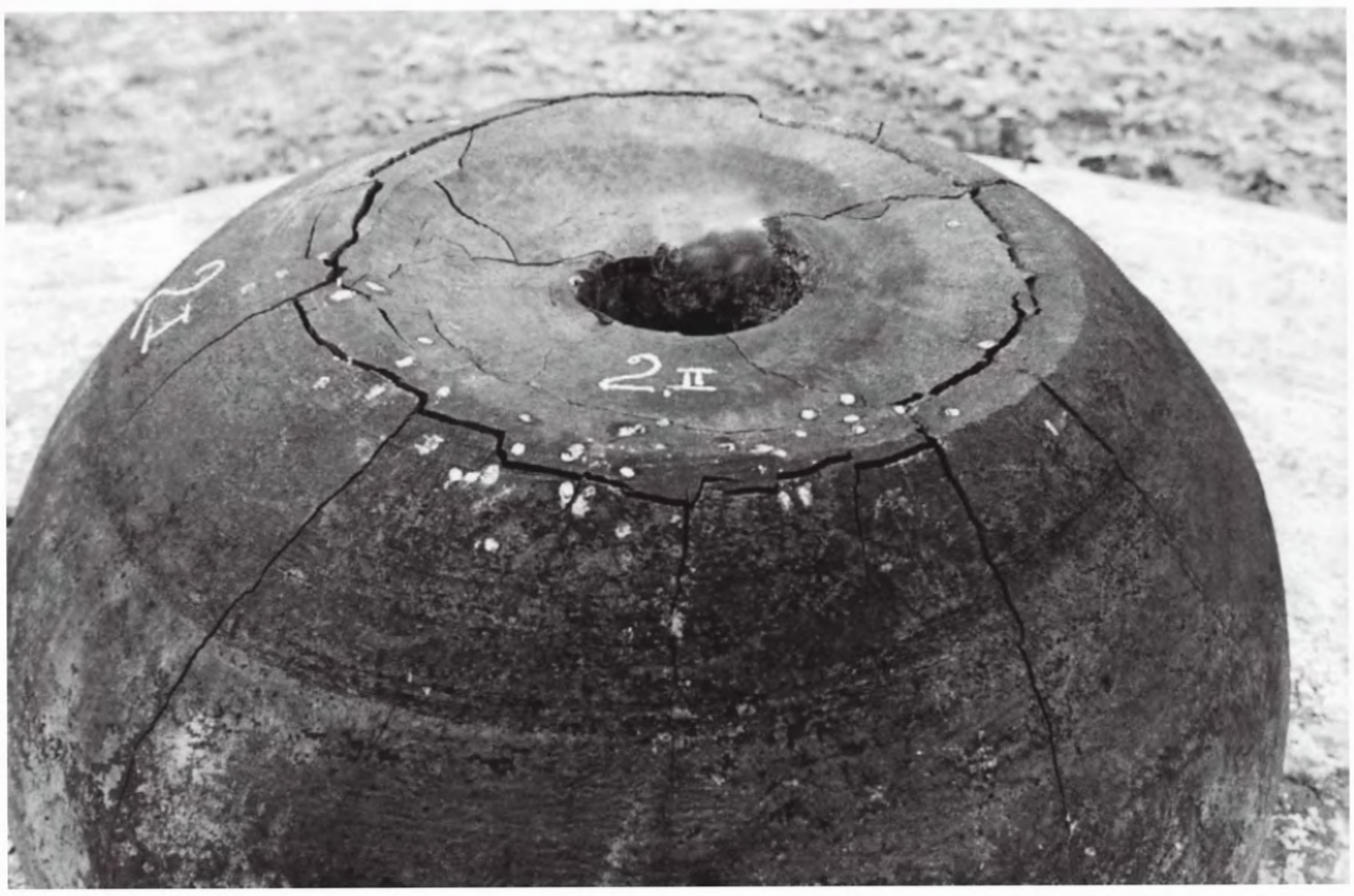
[3] Le «superbazooka» M20 de 89mm ne sera mis au point qu'au moment de la guerre de Corée.

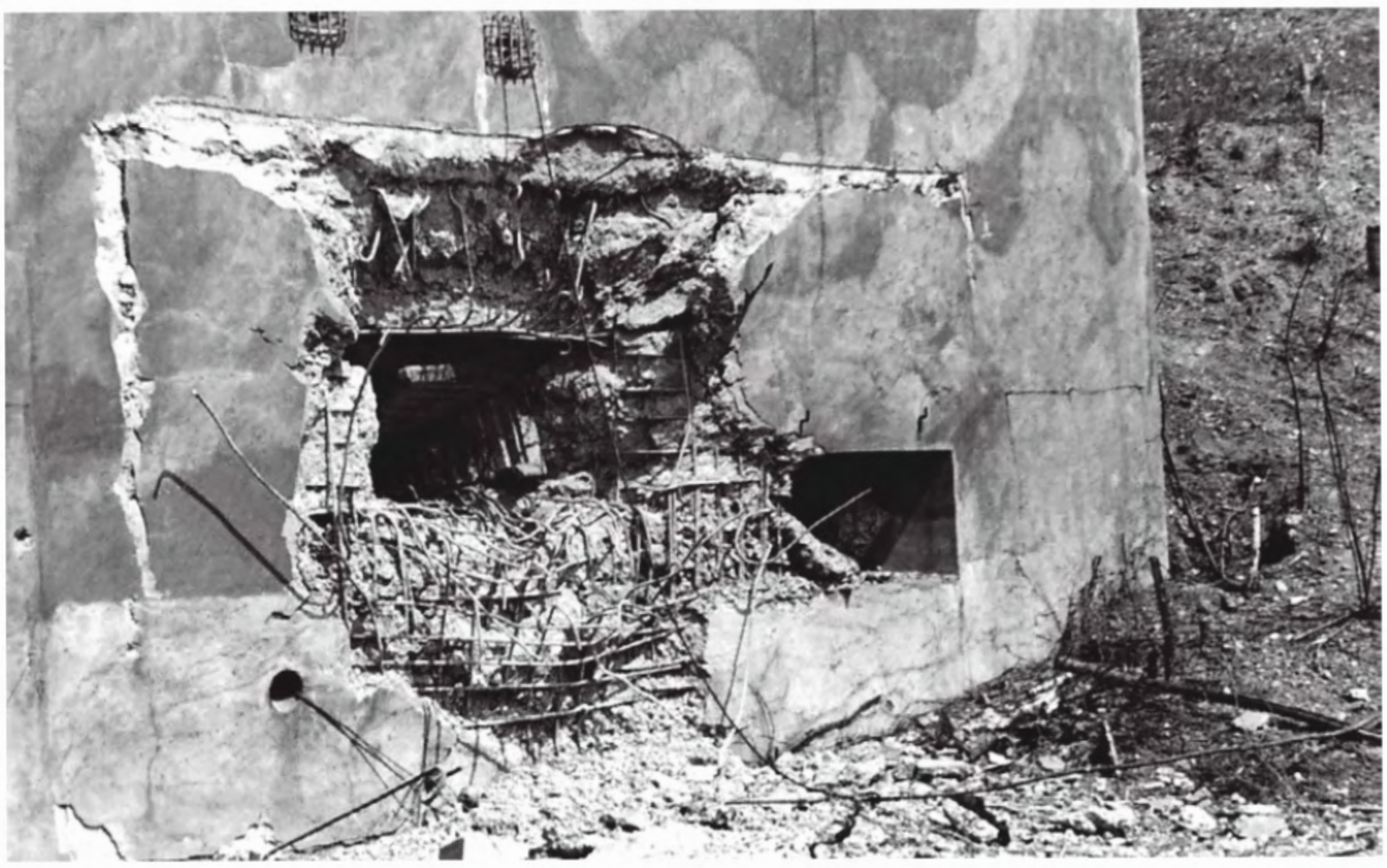
▶ Des experts civils allemands viennent en juillet 1940 inspecter les dégâts causés aux infrastructures (ici la tourelle de 120 mm) du fort belge d'Ében-Émael par les charges creuses posées le 10 mai par les sapeurs parachutistes de la *Sturm-Abteilung* « Koch ». L'impact a été rebouché au béton et goudronné pour préserver le sceau du secret autour de l'utilisation de la charge creuse.
Centre de documentation historique Evere

◢◢ Le bloc « Mi-nord » du fort belge, également pulvérisé par une charge creuse de 50 kg, à en juger par l'ampleur des dégâts.
Photo Wenzel/Centre de documentation historique Evere

◢ La cloche de guet du bloc V d'Ében-Émael, elle aussi perforée en son sommet par l'explosion d'une charge creuse allemande le 10 mai 1940.
Photo Wenzel/Centre de documentation historique Evere

En 1942, l'*US Army*, s'appuyant sur ses recherches en matière de roquettes et sur le principe de la charge creuse, développe le lance-roquettes *M1 Bazooka* déployé pour la première fois en Afrique du Nord. Parallèlement, l'Armée britannique met en service en avril 1943 une sorte de lance-grenades de type « Spigot », le *Projector Infantry Anti-Tank* (PIAT), projetant une charge creuse grâce à un puissant ressort. Les premiers résultats de ces deux armes sont médiocres : peu précis, tant le *Bazooka* (quelque peu amélioré néanmoins avec la version M1A1) que le PIAT manquent singulièrement de « punch » face aux chars moyens et lourds. L'arme américaine souffre en effet d'un calibre de roquette limité à 60 mm [3] et la britannique d'un manque de puissance de la charge et d'un usage particulièrement malcommode pour les fantassins du fait d'un poids excessif. En 1944, le développement du M9 *Bazooka* de même calibre mais au design et aux projectiles améliorés permet aux Américains (et par contrecoup à l'Armée française renaissante) de disposer en masse d'une arme nettement plus efficace, capable de percer 100 mm de blindage à 100 mètres, au point qu'Eisenhower lui-même classera le *Bazooka* parmi les armes décisives de la victoire. Reste que ces lance-roquettes demeurent limités face aux engins allemands les plus lourds, et tributaires d'un engagement à courte portée que ne privilégient pas les manuels tactiques s'appuyant sur une offensive basée sur la suprématie de l'artillerie et la mobilité. De ce fait, la charge creuse restera au sein des armées alliées un outil, certes très utile, mais un outil parmi d'autres à la disposition de l'infanterie pour assurer son autodéfense, détruire des véhicules légers, ou encore abattre un mur gênant pour ménager une position de tir.





Au cours de la guerre, les États-Unis produisent 475 000 lance-roquettes M1 et M9 *Bazooka*. Ils en cèdent en *Lend-Lease* à leurs alliés un peu plus de 21 500 : 11 350 destinés à équiper (à l'américaine) les divisions françaises à partir de 1943, mais aussi les Britanniques, Brésiliens, et Chinois, sans oublier les Soviétiques, chaque nation en recevant seulement entre 2 et 3 000 chacune.
Ces derniers, étudiant parallèlement le *Bazooka* américain et les *Panzerfäuste* allemands capturés tentent, à partir de 1944, de mettre au point leur propre système d'arme, le RPG-1 *(Ruchnoy Protivotankovy Granatomyot*) mais celui-ci ne sera pas opérationnel avant la fin de la guerre et c'est son successeur le RPG-2 – manifestement inspiré du *Panzerfaust 250* – qui entrera en service dans les années 1950.
Sur le front de l'Est, côté soviétique, c'est de très loin l'artillerie qui mène le bal de la lutte antichar jusqu'à la fin de la guerre, suivi du couple char-avion : sur un échantillon répertorié de 3 454 *Panzer* neutralisés au combat par l'Armée rouge, plus de 75% ont été victimes de tirs d'artillerie lourde ou antichar, 12,6% des chars, 11,6% de l'aviation (ses Il-2 Chtourmovik essentiellement) et seulement 0,5% des fusils antichars.

▲ Ces *GIs* viennent de faire mouche avec leur lance-roquettes M9 *Bazooka* sur un Panther , probablement au cours de l'hiver 1944-1945. Les premiers exemplaires capturés par les Allemands en Afrique du Nord ont inspiré le *Panzerschreck*.
US Nara

◥ Charge creuse portative allemande de 50 kg, du modèle utilisé par les parachutistes allemands dans le fort d'Ében-Émael. C'est la première démonstration éclatante de la redoutable efficacité de la charge creuse contre l'acier et le béton.
Archives Caraktère

Globalement, à l'Ouest, sur dix *Panzer* perdus par les Allemands face aux Alliés occidentaux de 1943 à 1945 sur l'ensemble des théâtres d'opérations, quatre en moyenne le sont par des tirs d'artillerie lourde ou anti-char (y compris de blindés), deux sont abandonnés, deux détruits par sabotage, un neutralisé par attaque aérienne et un par mine ou par charge creuse, cette dernière se voyant imputer 4,4% des « victoires ».

LES FILIÈRES ALLEMANDES

Toute autre est la « philosophie » qui entoure le développement des lance-roquettes antichars au sein de l'Armée allemande, irrémédiablement vouée à la défensive à partir de 1942-1943, phase durant laquelle ces armes vont devenir centrales. Les armements allemands connus sous le nom de *Panzerfaust* et de *Panzerschreck* qui équipent de plus en plus massivement les unités de la *Wehrmacht* en 1944-1945 sont le fruit de deux « filières » différentes. L'efficacité avérée de la charge creuse telle que mise en application en 1940 mène à un premier projet de grenade antichar, la *Panzerwurfmine*. Testée en 1942 sur le front de l'Est, c'est un échec sur toute la ligne : elle s'avère trop faible et d'une efficacité aléatoire, mais aussi trop lourde pour être lancée à la main ou pour être adaptée sur un fusil. Le principe donne néanmoins lieu au développement, fin 1942, de la *Hafthohlladung*, une mine magnétique antichar utilisant le principe de la charge creuse et déclinée en deux versions, la HHL 3 en forme de bouteille et la HHL 3.5, plus lourde et de forme conique. L'arme est relativement efficace mais nécessite d'être « posée » au contact, ce qui rend son usage tactique d'autant plus dangereux et limité que la fiabilité de l'accroche magnétique laisse à désirer. La *Waffen-SS*, séduite par le principe qui correspond à l'image de courage qu'elle souhaite renvoyer d'elle-même, décline pour ses propres troupes d'assaut le procédé sous la forme d'une bombe « collante » plus rustique, maniable et légère mais qui s'avère, en pratique, encore moins fiable et moins efficace, avec une accroche aléatoire, d'autant qu'elle ne perce au mieux que 80 mm de blindage.

PERFORMANCES COMPARÉES DES PRINCIPAUX SYSTÈMES D'ARMES À CHARGE CREUSE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

ANNÉE	PAYS	MODÈLE	CALIBRE (DU PROJ.)	POIDS	V/O	PORTÉE PRATIQUE	PÉNÉTR. (x CAL.)	NOMBRE
1942	USA	Bazooka M1	60 mm	5,9 kg	80 m/s	140 m	76 mm (1,26)	172 000*
1943	ALL	*Panzerfaust 30k*	95mm	3,2 kg	28 m/s	30 m	140 mm (1,47)	***
1943	ALL	*Panzerfaust 30g*	149mm	6,9 kg	30 m/s	30 m	200 mm (1,34)	***
1943	USA	Bazooka M9	60mm	6,5 kg	80 m/s	110 m	102 mm (1,7)	303 000**
1943	GB	PIAT	89mm	14,5 kg	106 m/s	105 m	75 mm (0,84)	115 000
1944	ALL	*RPzB 43/54 Panzerschreck*	88/100 mm	11 kg	105 m/s	220 m	150/220 mm (1,7/2,2)	0
1944	ALL	*Panzerfaust 60*	149 mm	8,5 kg	45 m/s	60 m	200 mm (1,34)	***
1944	ALL	*Panzerfaust 100*	149 mm	9,4 kg	60 m/s	100 m	200 mm (1,34)	***
1944	JPN	Lance-roquettes Type 40	74 mm	8 kg	100 m/s	100 m	~ 100 mm? (1,35)	3 500

* Version de base M1 (juin 1942) et améliorée M1A1 (juillet 1943) ** Version de base M9 (octobre 1943) et améliorée M9A1 (juin 1944)
*** Plus de 8 millions produits, tous modèles confondus.

▲ Un *Landser* tapi au fond de son trou individuel en attendant l'arrivée d'un char ennemi. Il tient dans la main droite une charge creuse magnétique *Hafthohlladung*.
© ECPAD/France/ Photographe inconnu

◀ Trois photos extraites du manuel d'instruction de la *Panzerwurfmine* qui ne convainc guère, la précision du jet étant très aléatoire en raison des ailettes et la charge creuse ne frappant par conséquent que rarement sa cible sous un angle de 90°, diminuant ainsi son efficacité.
DR

Comme alors bénéficier de la puissance d'une grosse charge creuse tout en s'épargnant la dangerosité du contact sur la cible ? C'est à cette épineuse question que la société HASAG de Leipzig tente de répondre à partir de l'été 1942 : l'idée est celle d'une véritable « grenade » à charge creuse laquelle, trop lourde pour un fusil, doit être propulsée par un tube-lanceur individuel à usage unique et utilisant le principe du canon sans recul, les gaz de sortie compensant par l'arrière le recul du départ. L'arme, de dimension très réduite, peut être mise en œuvre par un seul homme qui la coince sous son bras et déclenche le tir. Ce *Faustpatrone 42* ultra léger (1 kilo), surnommé « Gretchen », montre cependant des défauts rédhibitoires : un tube trop court (40 cm) et d'usage dangereux ; un système d'allumage peu fiable ; une charge trop faible manquant à la fois de portée (moins de 30 mètres) et de précision.

LE *PANZERFAUST* : L'ARME DU PAUVRE

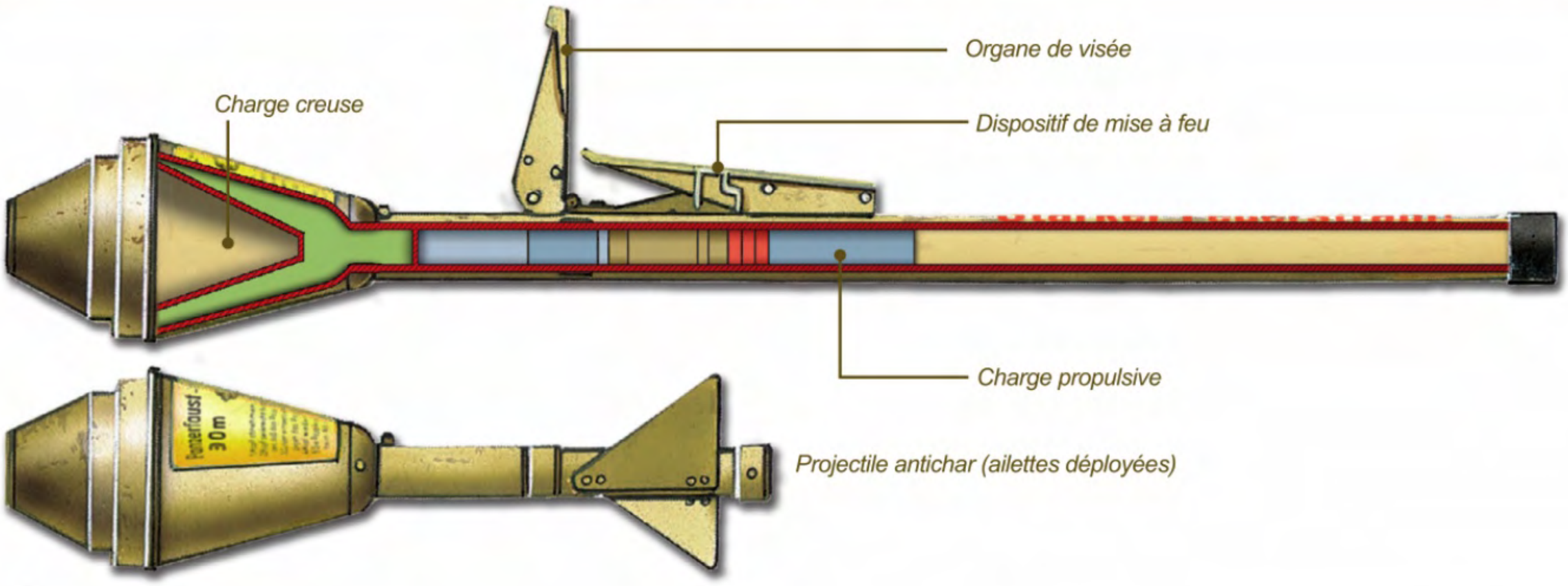
Bien qu'un échec, le *Faustpatrone*, déployé en petit nombre, est une véritable étape. L'idée est là et la HASAG ne tarde pas à corriger les principaux défauts de l'arme tout en améliorant ses qualités. Le tube-lanceur est fortement allongé, ce qui permet potentiellement son usage à l'épaule, et la charge propulsive augmentée, assurant une stabilité supérieure à l'ensemble. L'ogive, dont le calibre n'est pas limité par celui du tube comme dans le cas d'un lance-roquettes, est particulièrement puissante, de calibre 95 mm, mais sans que l'arme n'en soit trop alourdie (3,2 kg). Cette mouture prend le nom de *Panzerfaust 30* et se décline d'abord en version de base (k pour *klein*) puis en version plus puissante (g pour *gross*) développée dans le courant de l'année 1943.

◀ Initiation, sur le front de l'Est en 1943, au très mauvais *Faustpatrone* qui est un échec à tous les niveaux. Son tube trop court le rend dangereux à l'usage, son dispositif de mise à feu est défectueux et son projectile à charge creuse manque à la fois de portée (même pas 30 mètres !) et de précision. Le *Faustpatrone* n'a qu'un seul mérite : tracer la voie qui mènera au *Panzerfaust*, loin d'être parfait, mais qui résoudra certains problèmes de son prédécesseur.
Nationalmuseet, Danmark

▼ La position réglementaire pour tirer au *Panzerfaust* un genou à terre. Elle a l'avantage de préserver le tireur du cône de dégagement (les flammes) sortant du tube au moment du tir, à condition que son utilisateur ne le fasse pas dans un milieu confiné. Ce soldat est un artificier, à en juger par son insigne de spécialité cousu sur la manche droite.
Nationalmuseet, Danmark

Le principal défaut demeure, à savoir une portée utile trop courte – une trentaine de mètres pour une précision raisonnable – du fait de la très faible vélocité initiale imprimée à la tête militaire.
Cette faible portée sera améliorée sur les modèles ultérieurs (*Panzerfäuste 60* et *100*, puis sur le *Panzerfaust 150* qui ne dépassera pas le stade expérimental). Le tube – recyclable et en théorie rechargeable, même si la plupart d'entre eux sont abandonnés sur place après le tir – génère en outre à l'arrière une flamme de trois mètres qui interdit l'utilisation dans un lieu clos, précaution rappelée à l'utilisateur par un « *Achtung Feuerstrahl* » inscrit en gros caractères rouges. De ces propriétés découlent néanmoins une grande souplesse d'emploi, d'autant que l'absence de recul permet une mise en œuvre par n'importe qui avec une instruction minimale. Pour sa taille, l'arme est en outre remarquablement puissante, car capable de percer 140 mm (version k), voire 200 mm (version g), de blindage sous incidence nulle, c'est-à-dire qu'elle est en mesure de venir à bout de n'importe quel char occidental ou soviétique sous presque n'importe quel angle de tir !
Si son système de visée est au mieux rudimentaire, l'arme est peu onéreuse et techniquement aussi simple que fiable, pouvant être produite et distribuée en très grandes quantités. Plus qu'une révolution pour l'infanterie allemande, de nouveau capable de se défendre seule et efficacement contre les blindés, le *Panzerfaust* incarne une révolution conceptuelle du combat antichar dans la mesure où il offre à n'importe quel combattant, y compris sans expérience, une chance raisonnable de venir à bout des cibles les mieux protégées, à condition évidemment de parvenir à courte distance de la cible...
Le succès des différentes déclinaisons du *Panzerfaust* se mesure aisément aux chiffres de dotation. D'abord confidentielle, la production et la distribution en masse de ces redoutables armes antichars du pauvre ne cesseront de croître. De un demi-million d'exemplaires en 1943, la production est multipliée par 11 en 1944 !

L'ANATOMIE DU *PANZERFAUST*



Il faut dire que les *Panzerfäuste* se répandent de plus en plus nombreux sur tous les fronts au cours du printemps et de l'été. La *Wehrmacht* en détient environ 1 million à l'automne 1944, et ce chiffre ne cesse de croître jusqu'à la fin de la guerre, au point d'en faire l'arme antichar standard, parfois la seule disponible, y compris aux mains du *Volkssturm*, la milice populaire organisée sous l'égide du parti nazi [voir Ligne de Front n° 72] : 1,7 million sont disponibles à la fin de l'année, 2,5 millions en février 1945 et 3 millions en mars ! En effet, un million de ces armes sont encore produites en janvier 1945 et autant en février, avant que la base industrielle du *Reich* ne s'effondre complètement à la suite de la perte de la Ruhr et de la Silésie. Au total, plus de 8 millions d'exemplaires de *Panzerfaust* de toutes les versions auront été assemblés, même si la majorité ne seront jamais tirés.

Les résultats de leur emploi sont-ils à la hauteur de telles réalisations ? Difficile de l'apprécier. De janvier à avril 1944, sur le front de l'Est, ales *Panzerfäuste* mettent à eux seuls hors de combat un total de 264 chars soviétiques. Le bilan s'élève à 419 si l'on intègre toutes les autres armes à charge creuse, *Panzerschreck* et mines antichars *Hafthohlladung* encore en dotation. Un résultat qui n'est pas négligeable du tout, mais très loin des masses d'armes distribuées en première ligne. En 1945, le *Panzerfaust* constitue l'arme de base, parfois quasiment la seule, à la disposition du *Volkssturm* ou des résidus d'unités mises en ligne pour défendre ce qu'il reste du *Reich*.

◥ Des miliciens plutôt âgés du *Volkssturm* sont instruits au maniement du *Panzerfaust* par un vétéran. Les apprentis casseurs de chars nourrissent-ils le moindre espoir de s'en sortir vivants ? Beaucoup semblent en tout cas regarder l'engin d'un œil très sceptique...
Nationalmuseet, Danmark

▶ Entraînement au tir du *Panzerfaust* sur un T-34/76 de prise servant de cible. Ce cliché permet de mesurer la distance quasiment suicidaire d'emploi de l'arme... L'un des camarades de ce *Volkssturmmann* a mis coup au but, comme l'indique l'épaisse fumée sortant du char soviétique.
Nationalmuseet, Danmark

L'avantage majeur du *Panzerfaust* illustré par ce simple cliché : son maniement est à la portée de n'importe quel enfant. Ici, c'est un garçon des Jeunesses hitlériennes, à l'entraînement auprès du *Wachregiment* « Großdeutschland » en mars 1945, qui se familiarise avec l'arme. Cette photo est purement réalisée pour la propagande, car l'adolescent n'a pas déplié le mécanisme de visée, preuve que la scène est posée.
Bundesarchiv - Bild 183-R96781 (o.Ang.)

L'essentiel de cet arsenal finira inutilisé, le tireur tué avant d'avoir pu déclencher son tir, ou échouant tout simplement à atteindre sa cible, victime bien souvent, dans l'un ou l'autre cas, de l'infanterie d'accompagnement du blindé visé. Sur un stock de 25 000 *Panzerfäuste* livrés à l'Armée finlandaise en 1944 avant le retournement du pays contre l'Allemagne, seuls 4 000 sont ainsi utilisés au combat. Les Alliés n'hésiteront pas à utiliser le cas échéant les exemplaires capturés à leur profit.

LE *PANZERSCHRECK* : L'ARME DES PROFESSIONNELS

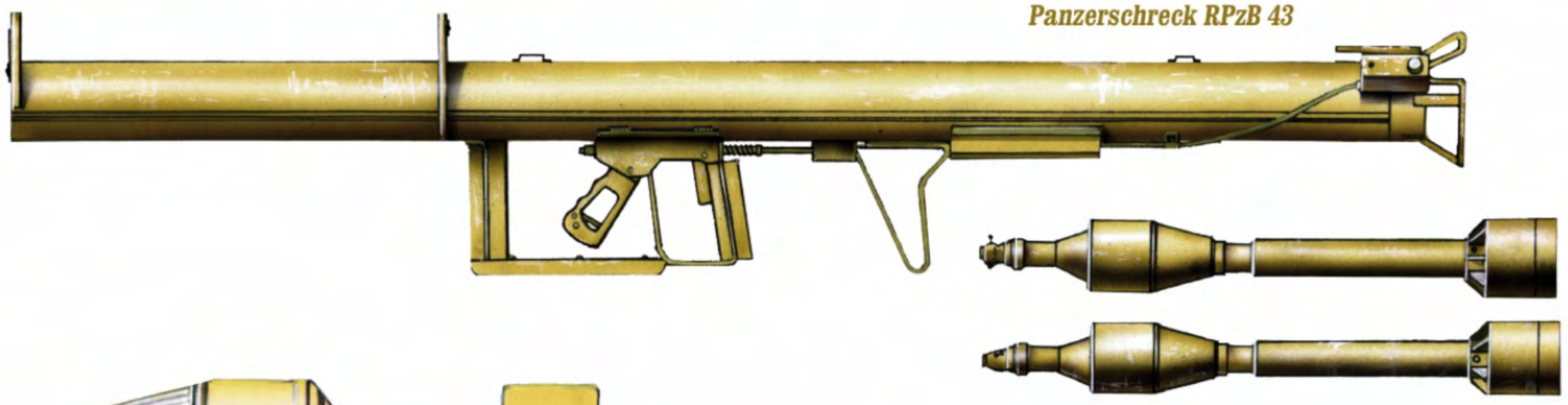
Parallèlement au *Panzerfaust*, la *Wehrmacht*, qui a capturé en Afrique du Nord quelques exemplaires du *Bazooka* américain, réalise l'une des plus réussies de ses opérations de retro-ingénierie de la guerre. Alors que les *Panzerfaust*, *Bazooka* ou PIAT empruntent, au principe du canon sans recul ou du lanceur « Spigot », la munition parcourant la distance jusqu'à sa cible grâce uniquement à la vitesse imprimée lors de la projection hors du tube, le *Raketenpanzerbüchse* (*RPzB*), ou *Panzerschreck*, développé au cours de l'année 1943 et distribué à partir du début de l'année 1944, constitue le premier véritable lance-roquettes portable opérationnel, dont la munition est autopropulsée tout au long du vol à 105 m/s, ce qui permet une portée accrue et offre une stabilité très supérieure au projectile. Comme on s'aperçoit vite que le moteur de la roquette continue sa combustion pendant les 2 ou 3 premiers mètres de sa course en projetant des flammes et des gaz dangereux pour le tireur, un bouclier est monté sur le *Panzerschreck* après les premiers exemplaires sortis des chaînes.

Le *RPzB 43* de *8,8cm* est ainsi capable d'atteindre sa cible avec précision à 150 m voire à plus de 200 mètres dans de bonnes conditions, avec une meilleure précision et une capacité de perforation au moins équivalente à celle du *Panzerfaust*. L'arme est également déclinée en une version de 100 mm *RPzB 54* pouvant percer plus de 200 mm de blindage.

▶ D'un autre gabarit, le *Panzerschreck* est lui aussi à classer au rang des réussites, même si son encombrement est évident sur ce cliché ; il nécessite également un pourvoyeur chargé d'engager les roquettes dans le tube les unes après les autres. Il s'agit ici de la version de série, qui se distingue des premiers modèles par le bouclier de protection, visant épargner au tireur les effets des flammes de combustion de la roquette au départ du coup.
Nationalmuseet, Danmark

Panzerschreck RPzB 54

Panzerschreck RPzB 43



Panzerfaust 150

Panzerfaust 150 (viseur déployé)

Panzerfaust 60

(*Panzerfäuste 30*, *60* et *100* ont exactement le même aspect externe ; seule l'inscription de portée sur l'étiquette permet de les différencier)

Panzerfaust 60 (viseur déployé)

◀ Un tankiste vétéran de la *Panzer-Abteilung 190* de la *90. Panzer-Grenadier-Division* (on discerne l'insigne divisionnaire métallique représentant la Sicile sur sa caquette) instruit des recrues au tir du *Panzerschreck*. Les hommes sont en tenue de travail et sont coiffés du bonnet de police, normalement remplacé depuis 1943 par la casquette de campagne. Il doit donc s'agir de miliciens du *Volkssturm*, ce que semble indiquer l'âge avancé des « élèves ».
Nationalmuseet, Danmark

◣ Des parachutistes de la *3.* ou *5. Fallschirmjäger-Division* reprennent localement du terrain aux Alliés en Normandie, après avoir brisé une attaque blindée de leurs Sherman à coups de *Panzerschreck* et de *Panzerfäuste*. Dans le bocage, ce type d'armement est redoutable, en permettant au fantassin allemand de surprendre et détruire n'importe quel char à courte distance.
NAC

Contrairement au *Panzerfaust*, destiné à un usage généralisé dans n'importe quelle catégorie de troupes, le *Panzerschreck* constitue une arme de guerre de « professionnels », nécessitant pour sa mise en œuvre une équipe de deux hommes (un chargeur et un tireur) ayant reçu une véritable instruction. Elle est destinée à équiper les troupes spécialisées de « casseurs de chars », à commencer celles de la *Panzerwaffe* qui a le plus grand mal à maintenir son parc blindé à des niveaux décents. L'arme fournit ainsi aux *Panzer-Grenadiere*, à tous les échelons des unités, un surcroît de puissance de feu antichar mobile, discret et réutilisable pour tenter de contrebalancer l'écrasante supériorité numérique alliée et soviétique en matière de blindés. Par la suite, la diffusion au sein des autres Armes (de l'*Infanterie-Division* à la *Skijäger-Brigade*) se généralise.
Les dotations officielles pour l'année 1944 montrent indéniablement une distribution

beaucoup plus ciblée et parcimonieuse que celle du plus rustique *Panzerfaust*. Une compagnie d'infanterie ordinaire de 1944 perçoit ainsi plusieurs *Panzerfäuste* mais ne dispose organiquement d'aucun *Panzerschreck*, puisqu'elle doit se contenter des appuis antichars disponibles au niveau du bataillon ou du régiment, qui, eux en alignent. Une compagnie du génie est logée à la même enseigne, se contentant de « recycler » quelques vieux fusils *Panzerbüsche 39* (!) efficaces seulement contre des véhicules légers. En revanche, une compagnie d'infanterie portée (motorisée ou mécanisée) d'une *Panzer-Division* peut compter sur pas moins de 13 *Panzerschreck*.
Au total, de 1943 à 1945, la production, bien que beaucoup plus faible que celle des « consommables » *Panzerfäuste*, approche celle des *Bazookas* américains, atteignant, toutes versions confondues, 315 000 exemplaires alimentés par près de deux millions et demi de roquettes.

TUEURS DE CHARS...

Prenant en compte l'ensemble des données disponibles américaines, britanniques, canadiennes et françaises de 1941 à 1945, une étude outre-Atlantique du début des années 1950, aussi exhaustive que le permettent les sources, mentionne la perte de 12 140 chars dont la cause est précisée dans 10 388 cas. Pas moins de 7,5% des pertes connues sont attribuées aux charges creuses, avec des variations considérables selon les lieux et les époques.
Nulles pour le front africain, la campagne de Sicile ou l'ensemble du théâtre d'opérations du Pacifique de 1942 à 1945, les premières pertes enregistrées par charges creuses surviennent en Italie en janvier et février 1944 et demeurent longtemps marginales. Sur le théâtre d'Asie-Pacifique, elles le resteront. Les Japonais bénéficient bien d'un transfert de technologie de la part des Allemands [4] et développent à la fin de la guerre un lance-roquettes à charge creuse de 70 mm qui est produit à quelques milliers d'exemplaires. Les statistiques alliées n'enregistrent cependant aucun char perdu par charge creuse dans les diverses batailles du Pacifique de 1943 à 1945. La seule trace tangible de leur utilisation se trouve sur le théâtre d'opérations indo-birman, où, en 1945, on leur attribue au moins 9 des 102 chars britanniques perdus, soit 9,5%. En Europe, le chiffre atteint une moyenne de 10 à 15% en comptabilisant les engins mis hors de combat par causes multiples. Ces pertes augmentent significativement tout au long des années 1944 et 1945, pour atteindre, voire dépasser, les 20% ! Les coupes sombres dans les unités blindées britanniques dues aux roquettes antichars connaissent l'évolution la plus spectaculaire, passant d'un marginal 6% en Normandie, à 34% au cours des dernières semaines de la guerre ! Au total, de 1942 à 1945, le feu direct de l'artillerie, toutes catégories confondues, restera néanmoins responsable de plus de la moitié des pertes en chars alliés (53%), les mines terrestres d'environ 20% et les pannes mécaniques de 13% [5].

[4] Des liaisons sous-marines épisodiques permettent à l'Allemagne et au Japon d'échanger plans et ressources rares à une échelle réduite, mais qui permet à l'empire du Soleil levant de développer une dernière génération d'armements avancés.

[5] Les données canadiennes et du corps des *Marines*, plus précises, peuvent monter dans ce dernier cas jusqu'à 25 à 40% du total.

▲ Des *Waffen-SS* observent les dommages causés à des Sherman britanniques durant la bataille de Normandie. Un coup bien placé peut atteindre le compartiment à munitions et faire littéralement exploser le char, ce qui semble s'être produit ici. NAC

▲▲ La menace représentée par le *Panzerfaust* oblige les équipages alliés à trouver des parades, comme ces Polonais de la *2nd (Warsaw) Armoured Brigade* ayant recouvert le glacis de leur Sherman de patins de chenille sur le front italien. NAC

Les appréciations de l'efficacité des lance-roquettes antichars allemands sont fortement dépendantes des lieux, des points de vue et des circonstances. En 1945, le rapport du chef d'état-major de l'*US Army* au secrétariat d'État à la Guerre souligne incidemment la qualité du *Panzerfaust*, tout en subordonnant la question tactique à la supériorité globale de l'emploi de l'artillerie américaine : « La roquette d'infanterie allemande, le *Panzerfaust* [6], avait une force de frappe supérieure à celle du *Bazooka* américain, développé antérieurement. Mais nous croyons que notre utilisation de feu concentré d'artillerie lourde a été beaucoup plus efficace que les techniques allemandes, et a nettement surclassé les Japonais. Bien que notre artillerie lourde à partir du 105 mm n'ait pas été supérieure à celle des Allemands, nos doctrines d'emploi de ces armes se sont révélées être l'un des facteurs décisifs de nos campagnes terrestres partout dans le monde ». Un officier d'état-major américain enfonce le clou : « L'importance mineure des lance-roquettes d'épaule est démontré par le faible pourcentage de chars détruits grâce à eux, tant américains qu'allemands ». Interrogés après la guerre, certains officiers allemands, tel le *General der Panzertruppen* Leo Geyr von Schweppenburg, ne sont pas loin de partager le même avis circonspect : « Le *Panzerfaust* ? Faute de mieux, on couche avec sa femme [sic] » déclare ce spécialiste des blindés de la *Heer*.

Ces appréciations semblent néanmoins assez mal inspirées au vu de l'importance prise par les armes antichars à charge creuse à l'extrême fin de la guerre et au cours des décennies suivantes [7]. Pour les *SS-Oberstgruppenführer* « Sepp » Dietrich et Paul Hausser, plus « visionnaires » en la matière, ce type d'arme est beaucoup plus qu'un pis-aller d'urgence conçu pour pallier au manque de canons antichars, mais bien un véritable outil complémentaire dont l'infanterie ne pourra désormais plus se passer. Le *Generaloberst* Heinz Guderian lui-même en résume les qualités : « Le *Panzerfaust* est une arme excellente, facile à transporter, pas chère, aisée à fabriquer en quantités industrielles et facile à mettre en œuvre dans un trou d'homme. Ses inconvénients sont sa courte portée et la flamme qui s'en dégage lors du tir ». Un autre officier américain, analysant de près les statistiques de pertes, conclut quant à lui : « Les charges creuses atteignent un pourcentage de 7,5% des pertes totales, ce qui est comparativement élevé, compte tenu du fait qu'elles n'étaient pas d'un usage fréquent en Afrique ou dans le Pacifique. Un échantillonnage limité à l'Italie et à l'Europe du Nord-Ouest donnerait un chiffre plus élevé : d'environ 10% à partir de leur introduction [massive] début 1944, les armes de type *Panzerfaust* y atteignent leur pic d'efficacité au printemps 1945 où elles sont responsables de 25 à 35% des pertes en chars. »

... ET TUEURS DE TANKISTES

Confidentiel en 1943, longtemps marginal en 1944, le *Panzerfaust*, par son omniprésence sur le champ de bataille, devient de fait une obsession des tankistes alliés en 1945 et change profondément l'environnement tactique : les équipages de chars y perdent le sentiment d'invulnérabilité acquis face aux simples positions d'infanterie. Habitués à devoir détecter de loin (voire, comme en Afrique, de très loin), les positions antichars ou

◤ Un grenadier d'une division *SS* examine les dégâts infligés à un Sherman anglais juste devant ses lignes en Normandie, dans le secteur de Caen en juin 1944. 6% des chars perdus par les Britanniques en Normandie le sont du fait des *Panzerfäuste*.
NAC

◀ Normandie, été 1944. Ce soldat allemand appartenant à une *Feld-Division (L)* ou à une *Fallschirmjäger-Division* de la *Luftwaffe* illustre les capacités offertes à tout combattant allemand capable d'allier un bon camouflage dans un environnement touffu et un *Panzerfaust*.
DR

l'irruption de leurs pairs, les tankistes américains ou britanniques doivent désormais s'habituer à ce qu'un risque mortel ne surgisse du moindre trou d'homme ou du moindre coin d'immeuble. Alors que la distance d'engagement moyenne d'un canon antichar « classique » est de 700 à 750 mètres, un tir de charge creuse (toutes armes confondues) est effectué en moyenne entre 45 et 50 mètres, moins dans le cas d'un *Panzerfaust* « ordinaire » avec lequel le tireur doit prendre lui-même le risque extrême de s'exposer plusieurs secondes à sa cible à moins de 30 mètres, quand ce n'est pas 15…

Dans un style typiquement américain, l'historique officiel de la *8th Armored Division* décrit « l'ambiance » tactique face aux défenses antichars allemandes caractéristiques de la fin de la guerre, comme à Rheinberg sur la Wesel : « Les gars de la *35th Infantry Division* progressent et s'enfoncent dans Rheinberg. Les compagnies A et D du *36th* [*Tank Battalion*] attaquent avec un renfort d'infanterie depuis le sud-ouest le long du canal de Fossa [8]. La résistance est fanatique, comme les Allemands essaient de tenir la ville pour permettre au gros de leurs troupes de se replier à travers le pont de la Wesel : des *Panzerfäuste* tous les cinq mètres, des 88 à chaque coin de rue, des canons de *Flak* de 40 mm [sic], des mortiers, des « Burp guns » [9], les « Krauts » ont fait payer aux « Doughs » et aux tankistes chaque mètre de terrain gagné. Mais les Allemands ont fini par se replier sous la pression croissante, et, finalement, vers 22h00, la ville ravagée a été nettoyée ». Au cours des dernières semaines de la guerre, tant dans la plaine du Pô que dans le fin fond de l'Allemagne où les forces blindées alliées sont lancées dans une exploitation rapide, le fameux lance-roquettes devient le dernier véritable vecteur de surprise aux mains d'une *Wehrmacht* en déliquescence rapide. En plein cœur du *Reich*, le colonel Roberts, commandant un *Combat Command* de la *4th Armored Division*, écrit ainsi le 21 avril 45 :

◤ À l'heure où la guerre est sur le point d'être gagnée, les équipages américains redoublent de vigilance, pour ne pas être parmi les derniers à tomber sur le front européen. La menace est constante car elle peu venir de partout, à l'instar de ce casseur de chars repéré et abattu à temps dans son trou sur le front de la *2nd US Armored Division*.
US Nara

◀ L'équipage de ce M4 Sherman du *741st Tank Battalion* n'a pas eu cette chance d'être bien couvert par l'infanterie d'accompagnement. Un *Panzerfaust* a eu raison de lui dans une artère de Leipzig le 18 avril 1945 et le char achève de brûler. Tous ses tankistes ont été tués ; le corps de l'un d'eux gît sous une couverture en attendant d'être évacué.
US Nara

[6] Techniquement, le *Panzerfaust* n'est pas un lance-roquettes, le projectile n'étant pas autopropulsé...

[7] L'obus HEAT, *High Explosive Anti-Tank*, devient largement le standard des munitions de chars d'après-guerre au détriment des munitions traditionnelles à percussion, et ce jusqu'au perfectionnement des obus-flèches à haute pénétration.

[8] Fossa Eugeniana, canal fortifié inachevé entre le Rhin et la Meuse entrepris au XVII[e] siècle et nommé d'après Isabella Clara Eugenia, régente des Provinces-Unies espagnoles.

[9] Littéralement : canons roteurs (!). Surnom donné aux armes automatiques.

« Le *Panzerfaust* est la pire arme que nous avons rencontré dans ce type de guerre d'exploitation. Il traverse n'importe quel char et peut être utilisé par n'importe qui. C'est la seule arme qui arrive à avoir nos chars aujourd'hui ». Vers la même époque, un agent de liaison français de la 1re armée évoque la tactique allemande des « pièges antichars rencontrés par la 7e division blindée (US) dans leur secteur flanquant la 2e armée britannique. Ils sont garnis d'équipes *Bazooka* tirant sur les chars à très courte distance ».

L'arme est d'autant plus redoutée qu'elle est particulièrement létale pour les tankistes. Car, si la puissance industrielle américaine peut considérer dans une certaine limite le matériel comme purement consommable, il n'en va évidemment pas de même pour les équipages. Entre juin 1944 et avril 1945, la *1st US Army* enregistre ainsi la perte de 898 chars dont 119 (13%) par roquettes antichars. Mais celles-ci sont responsables de près de 22% des pertes humaines (65 hommes), une mortalité proportionnellement supérieure à celle causée par l'artillerie antichar « classique » (56% des chars perdus pour 66% des pertes humaines) et bien plus encore à celle des mines (19% des pertes matérielles, 8% des pertes humaines). La localisation des impacts est pour beaucoup dans ces bilans différenciés. Une étude sur 150 chars alliés « immobilisés » indique que dans le cas d'un feu d'artillerie (50% des tirs mortels étant le fait de *8,8cm* et 35% de *7,5cm*), les impacts sont répartis à 52% dans la caisse, 31% dans la tourelle et 17% dans les suspensions. Face aux charges creuses, les coups dans la caisse sont assez comparables (48%) mais bien plus fréquents dans la tourelle (44%) et au contraire beaucoup plus rare dans les suspensions (8%). Le tir par charge creuse est ainsi statistiquement plus mortel pour les équipages mais paradoxalement, du fait de dégâts plus concentrés, moins pour le matériel : si les tanks touchés par un tir de *Panzerfaust* sont presque aussi souvent incendiés que par un tir d'artillerie antichar classique, ils s'avèrent néanmoins beaucoup plus souvent réparables (deux sur trois au lieu d'un sur deux, et quatre sur cinq dans le cas d'une mine).

◤ Pour se protéger des effets dévastateurs du *Panzerfaust*, tous les moyens sont bons ! Probablement « refroidis » par la vision de leurs camarades brûlés vifs dans l'incendie de leur char atteint par une charge creuse d'infanterie, ces tankistes américains appliquent une épaisse couche de ciment sur le glacis et la tourelle de leur Sherman afin d'en accroître la protection. Scène photographiée en Allemagne en 1945.
US Nara

◀ La mesure la plus élémentaire et la plus répandue pour déjouer l'impact d'une charge creuse de *Panzerfaust* est de recouvrir le glacis du char de sacs de sable autant que faire se peut. Cet équipage de M4A3(76)W Sherman a même pris le soin de procéder de la sorte, avec un montage de fortune fait de sangles pour les flancs de tourelle. Ce Sherman est équipé de chenilles duckbill.
US Nara

UNE MENACE LIMITÉE MAIS SOUS-ESTIMÉE

Ni les *Panzerfäuste* ni les *Panzerschreck* n'ont renversé le cours de la guerre, mais ils ont joué un rôle crucial pour accroître sensiblement les pertes alliées en Europe en 1944-1945 et donné à cette campagne un caractère plus disputé qu'il n'était envisagé. De ce point de vue, un tournant technologique est clairement manqué par les Américains en 1942-1943.

Malgré l'abondance de renseignements soviétiques sur la nouvelle génération de *Panzer* mise en service en 1943, et tout particulièrement le Panther, ainsi que sur l'apparition d'une nouvelle catégorie d'armes à charge creuse, les autorités américaines lancées dans des programmes de production de masse sous-estiment leur importance et surtout la capacité allemande à déployer ces armes à grande échelle. Les campagnes d'Afrique du Nord, de Sicile et d'Italie du Sud semblent un temps corroborer leurs estimations : certes, au beau milieu des Panther, Tiger, chasseurs de chars Ferdinand, de l'artillerie antichar de *7,5* ou de *8,8cm*, les armes à charge creuse s'avèrent redoutables, mais elles sont rencontrées en nombre toujours limité, et ne suffisent pas à accréditer l'idée que le char standard, le M4 Sherman, pourrait être insuffisant à la tâche ou trop vulnérable. C'est en Normandie, au cours de l'été 1944, que le haut commandement allié va véritablement prendre conscience de ce problème tactique, qui ne pourra être compensé que par un usage massif et coordonné de l'artillerie et de la supériorité aérienne ainsi qu'un parc de remplacement matériel à la hauteur. En outre, l'effondrement progressif des moyens antichars lourds à la disposition de la *Wehrmacht*, va être progressivement compensé par la multiplication des *Panzerfäuste* et *Panzerschreck* qui prendront en quelques sorte le relais pour continuer d'alimenter un rideau défensif en perpétuelle reconstruction et qui prélèveront leur lourd tribut sur les blindés ennemis jusqu'au printemps 1945. Une évolution mal anticipée contre laquelle les forces alliées n'auront pas de contre-mesure satisfaisante et qui coûtera la vie à de nombreux équipages de chars… ■

PART DES PERTES DE CHARS ALLIÉS CONNUES PAR ARMES À CHARGE CREUSE ET PAR FRONT

THÉÂTRE D'OPÉRATIONS	TOTAL DES PERTES CAUSES CONNUES	PERTES CONNUES PAR CHARGE CREUSE	PART
Afrique du Nord / Sicile 1941-1943	1 947	0	0
Italie 1943-1945	1 883	108	5,7%
Europe du Nord-Ouest 1944-1945	5 691	637	11,2%
TOTAL MÉDITERRANÉE / EUROPE	9 521	745	7,8%
Pacifique 1942-1945	772	0	0
Birmanie 1945	95	9	9,5%
TOTAL PACIFIQUE / ASIE DU SUD-EST	867	9	1%
TOTAL GÉNÉRAL	10 388	754	7,3%

Une équipe antichar de *Fallschirmjäger*, armée d'un *Panzerschreck*, gagne une nouvelle position sur le front italien. Les paras sur le muret transportent les roquettes. NAC

PRINCIPALE SOURCE

▶ Cox (A.) & Van Loan (N.), *Survey of Allied Tanks Casualties in World War II, Technical Memorandum*, Operations Research Office, 1951 (déclassifié en 1980).

Michael WITTMANN

HIVER 1943 - L'HEURE DE GLOIRE

Au matin du 21 novembre 1943, Michael Wittmann et camarades de la *13. Kompanie* sont aux prises avec les Soviétiques près de Brousilov, au nord-est de Fastov. Les Allemands chargent dans une masse de T-34/76 avec leurs Tiger, désorganisant totalement leurs adversaires. Mais Wittmann et son camarade Bobby Woll ont constamment à l'œil leurs réserves de munitions ainsi que leur jauge d'essence : le ravitaillement n'a pas été fait à cause des combats des derniers jours. Avant de s'élancer vers les Soviétiques, Wittmann a tapé sur l'épaule de son pointeur et lui a glissé, dans le fracas du moteur : « Avant d'ouvrir le feu, il faut être certains de neutraliser l'adversaire en un coup, sinon, pas la peine ! ». Bobby Woll, comme à son habitude, hoche de la tête mais le *Bordführer* sait pertinemment que son camarade est impétueux en combat et qu'il va devoir le modérer. Il ne faudrait surtout pas tomber en rade de munition ou de carburant en plein combat, sinon c'est la mort assurée !

Par la rédaction, sur traduction originale de P. Jourdan

SÉANCE DE TIR DANS LA NEIGE

Une fois encore, les T-34/76 se regroupent tandis que d'autres apparaissent : les Allemands n'ont que l'embarras du choix pour leur tir. Les équipages des Tiger sont sur le qui-vive, la tension est palpable ; enfin, l'autorisation d'ouvrir le feu est donnée par radio. Les canons de *8,8cm* aboient alors. Des T-34/76 explosent dans des gerbes de flammes, frappés les uns après les autres par les projectiles mortels. Avant même que Wittmann ne choisisse sa première cible, de nombreux véhicules sont déjà en train de se consumer devant lui. Certains de ses camarades ont été bien plus rapides… mais tous ne manquent pas de munitions comme le *Bordführer.* Wittmann enrage : il est obligé de sélectionner soigneusement ses cibles afin de ne pas gâcher un seul obus.

Après quelques secondes de vérification, le *Bordführer* donne l'autorisation à Bobby Woll de presser la détente, ce dernier ayant déjà placé le canon dans l'axe d'un T-34/76. Le pointeur écrase la commande de tir… mais rien ne se passe ! L'obus de *8,8cm* est défectueux ! Wittmann vitupère et donne aussitôt l'ordre à son camarade de retirer le projectile avant de se rendre compte que Berges, son chargeur, a déjà ouvert la culasse pour éjecter l'obus. À ce moment, les secondes semblent durer des heures. Son char est vulnérable et n'importe quel blindé soviétique face à lui pourrait lui décocher un projectile de 76,2 mm. Soupir de soulagement partagé en entendant la culasse de son arme se refermer sur un second obus perforant ! Un simple « Feu » à son pointeur, tendu et anxieux, et c'est un nouveau char soviétique qui s'enflamme. Le chargeur, connaissant sa fonction par cœur, enfourne de suite un autre obus, et Woll presse une fois encore la détente. Le départ du tir ne surprend plus personne : un char ennemi est touché de plein fouet, le projectile pénétrant le blindage incliné sans difficulté. Encore un ! Des morceaux de métal chauffés à blanc s'envolent dans les airs pendant que le blindé russe continue d'avancer sur quelques mètres avant d'être secoué par l'explosion de ses munitions. Malgré ces victoires, la bataille commence à tourner à l'avantage des Soviétiques, car leurs chars se rapprochent de plus en plus des fauves allemands. Tous les *Bordführer* sont conscients que s'ils laissent leurs adversaires s'infiltrer entre eux, ce sera terminé ! La cadence de tir des Tiger augmente, obus sur obus sont envoyés, de plus en plus de chars adverses brûlent… mais beaucoup d'autres arrivent ! Au bout de quelques minutes, Wittmann se rend compte qu'il ne lui reste que quelques obus. Il doit impérativement se replier vers le point de ravitaillement le plus proche… mais les adversaires sont maintenant tellement proches qu'il ne peut plus rompre le combat. Soudain, des dizaines de pièces antichar soviétiques auparavant camouflées ouvrent le feu sur les Tiger ayant réussi à progresser de quelques centaines de mètres vers l'avant. Le char de Wittmann lui-même est pris pour cible ; à sa droite, une pièce soviétique est bien décidée à museler définitivement son Tiger. Pas de temps à perdre, se dit le *Bordführer*, il faut neutraliser ce canon s'il veut pouvoir se replier en toute sécurité. Mais un rapide coup d'œil vers son casier à munitions ne le rassure pas : en tout et pour tout, il lui reste huit obus perforants avant d'être à sec. Woll va devoir être attentif à optimiser l'emploi des munitions : hors de question de toutes les utiliser pour un simple canon !

◀◀ Michael Wittmann (à gauche) et son équipage devant leur Tiger, dont le badigeon blanc de camouflage a bien souffert ! À noter les insignes (dont les croix de fer) portés par l'équipage, mais surtout le plus impressionnant : le nombre de victoires affichées sur le canon, le tout étant dûment numéroté ! Coll. Cazenave

▼ Le T-34/76 (ici un modèle 1941) est un des ennemis les plus féroces pour les Panzermänner tout au long du conflit. Même si son blindage ne lui permet pas de résister aux pièces allemandes les plus lourdes, sa rusticité, son faible coût de fabrication et l'excellent coefficient de pénétration de sa munition de 76,2 mm sont des atouts indéniables. Sauf mention contraire,toutes photos archives Caraktère

Le pointeur reçoit l'ordre de son *Bordführer* de neutraliser la pièce antichar adverse, qui en est déjà à son deuxième tir sur les flancs du Tiger. En l'espace de quelques secondes, Woll fait pivoter la tourelle, ajuste le canon sur la cible et fait partir le projectile mortel. Touché ! Les Soviétiques n'ouvrent plus le feu ! Mais sur la gauche du Tiger, à environ 500 mètres, d'autres canons antichars viennent de se mettre en position. Rapidement, Wittmann les désigne à Woll, qui en neutralise un presque aussitôt. Grâce à ses optiques, le *Bordführer* parvient à en repérer un troisième à cause des allers retours des servants entre leur pièce et la réserve de munitions. Ces mouvements rendent le camouflage de la pièce totalement inutile ! Au moment où Wittmann s'apprête à donner l'ordre d'ouvrir le feu, la pièce russe tire sur son Tiger. Le projectile s'écrase sur l'avant du char dans un puissant bruit sourd, mais ne traverse pas le blindage. Woll riposte aussitôt mais les coups de feu ont soulevé des masses de neige qui empêchent l'équipage allemand de voir le résultat du tir. Le *Bordführer* lui-même n'a pas entendu le bruit habituel de l'obus touchant sa cible… et ordonne alors à son pointeur de se préparer à expédier un second obus. Il ne va pas falloir louper cette fois-ci : ils n'ont plus que quatre obus à leur disposition. L'équipage entier retient son souffle. Le repli envisagé ne leur plaît pas, eux qui laisseraient leurs camarades au plus dur de la bataille… Woll, devant l'échec du premier tir, modifie le pointage de son arme, puis ouvre le feu. Les yeux fixés sur l'adversaire, Wittmann se rend compte que l'obus ricoche sur le sol… et frappe la pièce de plein fouet. Trois autres canons ennemis sont neutralisés dans la foulée par le Tiger de Wittmann ; l'équipage peut maintenant faire demi-tour pour aller chercher le ravitaillement tant attendu.

▲ Dans l'immensité des plaines russes, il est nécessaire de « casser » les silhouettes des blindés notamment en leur appliquant un camouflage blanc unique. Les Tiger restent cependant des cibles privilégiés pour les canons antichars russes...

▼ À cause du froid ambiant, de nombreux Landser décident de monter sur la plage arrière du Tiger lors de ses déplacements. En plus de ne pas s'épuiser, les hommes peuvent se réchauffer mais certains décèderont suite à des intoxications au monoxyde de carbone du pot d'échappement.

RETOUR À L'ARRIÈRE

Le *Bordführer* est morose. Il a l'impression d'abandonner ses camarades. Il sait cependant qu'ils comprendront son choix : un Tiger sans munitions sur le champ de bataille ne sert à rien, à part à offrir une victoire aux Russes. Alors que son véhicule s'éloigne, le fracas de la bataille parvient de moins en moins aux oreilles de Wittmann. Tout son équipage est épuisé : le combat n'a pas duré longtemps mais chaque homme a donné le meilleur de lui-même pour vaincre. Arrivé au point de ravitaillement, l'équipage se disperse à la recherche d'obus perforants, de bandes de mitrailleuse et de fûts de carburant pendant que Wittmann se dirige vers la roulante de la compagnie. C'est à lui qu'incombe de ramener, cette fois, un repas chaud bien mérité pour ses hommes, qui n'ont pas pu faire de repas décents depuis quelques jours. Ses hommes lèvent à peine la tête à son retour, trop occupés à charger les munitions, et ce n'est qu'après cette tâche accomplie qu'ils profitent du repas amené par Wittmann.

▲ Ce cliché permet de démontrer l'efficacité du camouflage blanc : les Tiger sont quasiment invisibles de loin. C'est en effet à longue distance que leur pièce de *8,8 cm* leur permet de prendre l'ascendant sur leurs adversaires. Le Tiger en arrière-plan souffre peut-être d'une avarie car derrière lui se trouve un camion de dépannage, qui n'a sûrement pas la capacité de tracter le monstre d'acier !

D'ici quelques instants, ce dernier va leur demander de monter dans le blindé et de retourner vers le front.

Quelques dizaines de minutes plus tard, le Tiger est de retour au combat, jeté dans la fournaise. Wittmann lance son blindé à tombeau ouvert, espérant rejoindre ses camarades au plus vite. Son conducteur a l'ordre de s'arrêter dès qu'il aperçoit d'assez près les lueurs du combat devant eux. Les Soviétiques ne cessent d'amener des renforts, autant d'infanterie que de blindés, pour submerger le secteur de Broussilov. Les défenseurs allemands n'ont pas eu d'autre choix que de replier leur ligne défensive de quelques centaines de mètres : leurs adversaires ont la rage chevillée au corps et se lancent dans la bataille avec ardeur.

Michael Wittmann, lui, a une idée. La veille, après avoir étudié attentivement la zone sur une carte, il a repéré un petit bois situé au sud-est de Broussilov où, il en met sa main à couper, se trouvent des canons antichar soviétiques. Il déverrouille sa trappe, sort de son blindé et fouille les environs grâce à ses jumelles. Ses camarades sont encore loin. Le Tiger se met en branle, longe un ruisseau puis s'écarte et prend la direction du petit bois. Après environ 800 mètres, un aboiement sec se fait entendre : un obus ennemi tombe à quelques pas du blindé allemand, soulevant un nuage de neige et projetant des débris sur Wittmann. Sain et sauf, le *Bordführer* ordonne à son conducteur de mettre leur char hors de portée de la pièce russe ; à peine est-ce fait qu'il arrête son Tiger afin de trouver l'origine du tir. Malgré quelques minutes d'observation, Wittmann et Woll ne parviennent pas à détecter le canon antichar, sûrement très bien camouflé. Étrange, se disent-ils, pourquoi les Soviétiques ne tirent-ils plus ? Sont-ils hors de portée ? N'ont-ils plus de munitions eux aussi ? Ou ont-ils abandonné leurs positions ? La tension est palpable : et si les Soviétiques attendaient simplement le meilleur moment pour ouvrir le feu ? Cela signerait la fin du Tiger de Wittmann. Mais les secondes passent, se transforment en minutes, et aucun obus ne part dans sa direction. Devant tant d'incertitude, Wittmann décide de ne pas tenter le Diable et de reprendre sa route pour rejoindre le reste de sa compagnie.

Le Tiger I fonce maintenant à pleine vitesse, lui permettant de retrouver la *2. Kompanie* dont les membres sont en train de décider de la marche à suivre pour juguler la progression adverse. Depuis quelques minutes, les Soviétiques ont cessé leur attaque et se sont même repliés ; mais personne chez les Allemands ne va s'y tromper. Les assaillants sont en fait en train de se réunir pour lancer un prochain assaut, encore plus audacieux, comme toujours. Après un bref conciliabule, les *Bordführer* décident de se replier dans un bois que Wittmann a croisé sur son chemin. En plus d'y être camouflés, les blindés allemands pourront ensuite détruire les chars soviétiques un à un, sous les couverts des arbres. Les équipages installent les Tiger puis les dissimulent si bien que seul le canon de chaque machine dépasse. Quand les chars russes découvriront leurs homologues allemands, il sera trop tard, mais peu parviendront assez près de la forêt pour les repérer.

Comme prévu, organisés en pointes blindées, les Soviétiques se lancent à l'assaut, des T-34/76 ouvrant la marche avec leurs chefs de char en dehors de la tourelle. Ces derniers pensent que les Allemands, ayant subi trop de dégâts, se sont repliés et que tout danger est écarté… mais les premiers tirs des Tiger prouvent qu'ils ont tort. Les Soviétiques sont tombés dans le piège tendu par Wittmann et ses camarades, qui ouvrent le feu sur des cibles prédéfinies ! Les premiers T-34/76 s'arrêtent, surpris, et sont bientôt la proie des flammes. En quelques secondes, cinq chars adverses sont déjà hors de combat tandis que les autres ouvrent le feu de manière désordonnée.

◀ Malgré ses larges chenilles adaptées au sol meuble des plaines russes (notamment lors de la raspoutitsa), le Tiger demeure un blindé pataud... et lourd. Ici, un véhicule est emprisonné dans une gangue de boue alors que l'équipage d'un autre Tiger vient d'accrocher un câble de remorquage sur l'arrière.

▼ Les Tiger de la *Leibstandarte* peu avant l'hiver 1943. Ils disposent encore de leur camouflage spécifique d'embuscade, qui brise les lignes de silhouette du véhicule. Le cliché permet d'admirer la largeur des chenilles, permettant une meilleure portance sur le sol meuble. Des patins de rechange sont placés sur les flancs de la tourelle : c'est en effet à cet endroit que la plupart des Soviétiques dirigent leurs tirs. Coll. Cazenave

Les Allemands se rendent bientôt compte qu'en fait les tirs soviétiques tombent partout… sauf sur les Tiger ! Ces derniers continuent leur moisson mortelle, et cinq autres blindés russes prennent feu dans la plaine. Leur radio grésille soudain ; un *Bordführer* demande l'autorisation de charger. La réponse fuse :

« En avant, tout le monde en avant ! »

Machines rugissantes, les Tiger des premier et deuxième pelotons, organisés en quinconce, sortent des couverts et se ruent sur leurs adversaires, encore sous le choc. Totalement désorganisés, les chars soviétiques tentent de se replier tant bien que mal mais se gênent mutuellement, offrant des cibles faciles aux Tiger. Cependant, d'autres équipages soviétiques sont plus prompts à réagir et décident de tenir tête à leurs adversaires : les premiers tirs fusent alors vers les fauves de métal. Le blindé de Lötzsch est touché à une distance de 900 mètres par un obus qui traverse son blindage ; le conducteur est tué sur le coup tandis que le radio, Aberhardt, a la main arrachée. L'homme s'agite comme un fou à cause de la douleur et ne se laisse pas calmer. Ses camarades tentent de l'évacuer en le faisant sortir du véhicule mais il saigne en abondance et se fait de nouvelles blessures en se cognant violemment dans l'étroit habitacle du Tiger. Le tout sous le feu ennemi… Lötzsch et son équipage courent un grand danger. Heureusement, leurs camarades se portent à leur niveau et les dépassent afin de détourner les tirs soviétiques. L'infortuné radio est finalement extrait de son poste de combat et les membres d'équipage l'installent à l'abri derrière le blindé en attendant une équipe médicale.

À DEUX PAS DE LA MORT

Mais les Russes ont bien compris que le Tiger I avait été touché assez gravement et cherchent maintenant à finir le travail. Wittmann entend à la radio les appels à l'aide provenant du véhicule de Lötzsch et ordonne à son équipage de se diriger vers le fauve en difficulté. Le *Bordführer* fait soudain arrêter son char et demande à son conducteur de faire marche arrière jusqu'à un petit dénivelé ; Woll, de son côté, commence à faire pivoter la lourde tourelle sur ses 7 heures afin d'engager les T-34/76 qui tournent comme des mouches autour du blindé de Lötzsch. En quelques minutes, Woll met hors de combat deux blindés soviétiques, Wittmann lui donnant des ordres en étant toujours le buste hors de la tourelle. Soudain, le *Bordführer* aperçoit, terrifié, un autre blindé soviétique jusque là dissimulé et qui se dirige à toute vitesse

vers le blindé de Wittmann. Toutes trappes fermées, le char adverse ouvre le feu sur Wittmann, qui se réfugie dans son blindé juste à temps pour éviter le projectile. Les deux premiers passent à quelques centimètres de son tourelleau, et depuis l'intérieur Wittmann sent littéralement le vent du boulet ! À quelques secondes près, il ne serait probablement plus de ce monde. Entendant les obus adverses se perdre dans les arbres derrière lui, il ordonne à Woll de tirer un obus perforant sur l'assaillant ; le pointeur parvient à placer un projectile à la base de la tourelle de l'adversaire qui bloque son mécanisme de rotation. Mais le char continue d'avancer et percute dans un crissement aigu le flanc du Tiger de Wittmann. Le *Bordführer*, qui a compris les intentions des Russes, se saisit de sa MP40, vérifie qu'elle est chargée et sort son buste de la tourelle. Ses adversaires, eux aussi pistolet-mitrailleur en mains, sont en train de s'extraire de leur blindé pour neutraliser l'Allemand. Ce dernier n'a aucune envie de les laisser s'approcher et de leur donner ainsi l'opportunité de jeter une grenade dans l'habitacle ! Une de ses rafales fauche deux assaillants mais un troisième tire au même moment un coup de pistolet. Le projectile traverse le menton de Wittmann et la blessure qui saigne très vite abondamment, mais elle n'empêche pas le *Bordführer* d'abattre enfin le dernier Soviétique. L'Allemand ne perd pas une minute et retourne dans son habitacle, ordonnant au conducteur de faire marche arrière afin de se libérer de l'étreinte potentiellement mortelle : si le char russe explose, c'est la fin de leur carrière ! Une fois son char dégagé, Wittmann se laisse ausculter par Bobby Woll qui le rassure : la balle a traversé « proprement » son menton, et bien que la blessure saigne beaucoup, elle n'est pas si grave. Le pointeur pose une compresse puis un bandage sur le menton de son *Bordführer*, tout en riant : « Cela va une sacrée cicatrice en souvenir de cet affrontement avec Ivan ! »

Wittmann et son équipage repartent ensuite au feu, encore plus décidés qu'avant de neutraliser le plus de T-34/76 possible. Le *Bordführer* lui-même enrage : il a été percuté et a failli être abattu à bout portant. Wendorff, par radio, informe son camarade Wittmann qu'il a pu lui aussi revenir au front, puis Heinz Kling en personne arrive sur la droite avec deux autres Tiger. Les trois blindés bousculent les Russes tandis que Wittmann donne l'ordre à son peloton de repartir à l'assaut. C'est la panique chez les Soviétiques qui se ruent les uns sur les autres : les quatrième et cinquième vagues de blindés sont gênées par la neige en suspension et commencent à tirer sur leurs propres camarades. Certains tireurs russes ont la gâchette facile… et n'hésitent pas à ouvrir le feu sur n'importe quelle silhouette qu'ils aperçoivent ! Wittmann et les autres membres de son peloton assistent à ce carnage inattendu ; le *Bordführer* réagit immédiatement en ordonnant à ses blindés de ne pas s'approcher afin de ne pas recevoir de tirs. Mais l'amélioration des conditions de visibilité met fin à ce combat fratricide et les Russes commencent bientôt à se replier vers l'est.

Les blindés allemands en profitent pour se dissimuler dans un repli du terrain. Les radios grésillent de manière anarchique, chaque *Bordführer* donnant son avis sur la marche à suivre pour neutraliser la masse blindée adverse. Wittmann, lui, a pris le temps de réfléchir et quitte son blindé pour se précipiter vers celui de Kling. Son plan en tête, il va tenter de convaincre son camarade de le laisser lui et ses quatre blindés progresser le long d'un ruisseau adjacent tout en détruisant les chars ennemis sur leur flanc. Pendant ce temps, Kling et Wendorff attaqueront de front les Soviétiques afin de détourner leur attention et ainsi permettre à Wittmann de s'approcher le plus possible.

▲ Autre plan d'un Tiger sous la neige qui permet d'apprécier la vue des patins de chenille sur le flanc de la tourelle... sur lesquels sont fixés quatre casques de l'équipage s'il doit évacuer son blindé sous le feu ennemi.

▼ La saison du dégel transforme les chemins en fondrières, dont les véhicules les moins adaptés ont du mal à s'extraire. La météo en Russie est un des pires ennemis du soldat allemand : entre la boue, les températures négatives et la neige, il y a de quoi mettre en difficulté hommes et matériels !

Panzer VI Ausf. E Tiger I

1. SS-Panzer-Division « Leibstandarte SS-Adolf Hitler »
Blindé personnel de Michael Wittmann
URSS, hiver 1943

▲ Le Tiger I est un redoutable adversaire sur le front russe. Entre des mains expertes, ce véhicule peut percer une ligne de front ou détruire une contre-attaque ennemie. Wittmann est un de ces commandants qui sait se placer parfaitement et comment utiliser son véhicule pour optimiser son potentiel destructeur. Coll. Cazenave

En quelques mots, le *Bordführer* informe ses quatre camarades de son plan, qui acquiescent sans mot dire. Aucun ne semble vaciller, et tous ont conscience de l'importance de leur mission. À la fin du briefing, les équipages regagnent leurs montures blindées et se préparent à recevoir l'ordre tant attendu de progresser vers l'ennemi. Wittmann sait que les Soviétiques ne s'attendent pas à être attaqués sur leur flanc : les Allemands possédant peu de chars lourds, il serait contre-productif de les séparer. Mais lorsque Kling se présente devant eux, ils ne se doutent pas un instant que ce dernier a pris la place destinée au peloton de Wittmann… qui est en train de s'infiltrer sur leur flanc. Chaque *Bordführer* près du ruisseau, après avoir installé son Tiger, se définit un secteur dans lequel il va neutraliser toute cible se présentant. Les Soviétiques, focalisés sur Kling, n'ont pas repéré les fauves en embuscade et s'élancent vers leurs cibles. Woll et ses camarades ont le doigt sur la détente, prêts à faire partir le coup mortel, chaque pointeur rivé à son optique de tir.

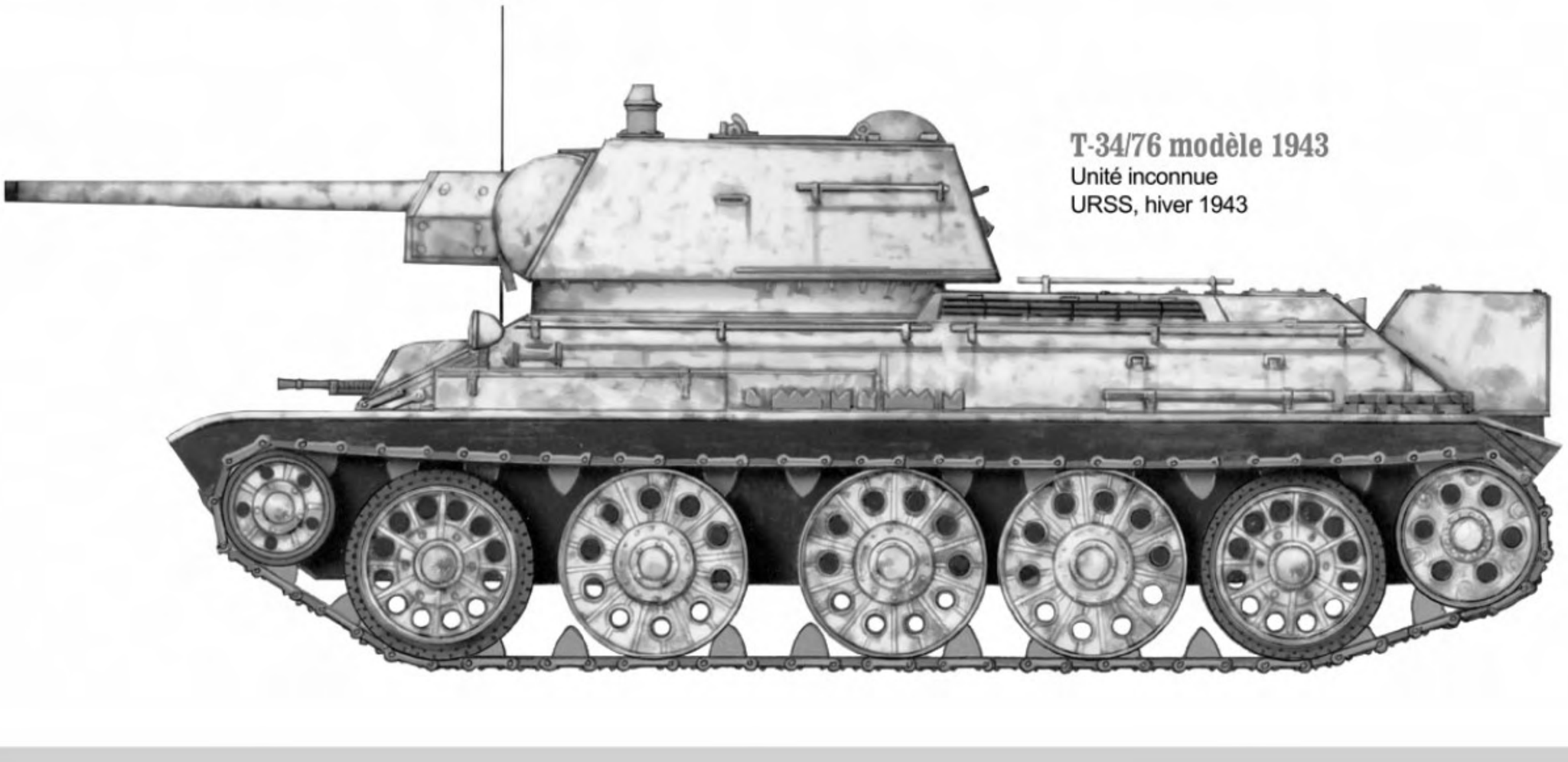
Un cliquetis feutré et des nuages de neige indiquent à Wittmann la position des T-34/76. Après avoir prévenu Kling par radio, Wittmann se met en tête de compter exactement le nombre d'adversaires. Ils sont onze, onze chars frappés de l'étoile rouge, fonçant vers leurs camarades. Derrière la première vague se trouvent d'autres blindés, qui sont encore assez éloignés – pour le moment. Le *Bordführer* ordonne à Woll de viser les véhicules de tête ainsi que de détruire tous ceux s'approchant un peu trop près de Kling et de Wendorff. Mais l'ordre d'ouvrir le feu ne vient pas. 1500 mètres, 1400 mètres. Les pointeurs sont tendus, prêts à semer la mort. 1300 mètres, puis 1200. « Feu ! » À peine Wittmann a-t-il crié cet ordre dans sa radio que les cinq canons de 8,8 cm aboient sèchement.

Le char russe en tête prend instantanément feu. Ses camarades, totalement surpris, ralentissent la cadence et les Allemands observent leurs tourelles se positionner dans tous les sens afin de repérer l'origine des tirs. Quatre autres blindés sont frappés et s'embrasent ; les tankistes qui ont eu la chance de s'extraire du brasier se retrouvent en rase campagne, avec nulle part où s'abriter. Ils s'enfuient ensuite vers l'arrière, devant la vie sauve au grand nombre de cibles plus importantes s'offrant aux équipages allemands. Wittmann lui-même passe pour consigne à la radio de se focaliser sur les blindés qui constituent le principal danger : éliminer les tankistes démontés ne servirait à rien car ils sont « hors jeu » pour quelques temps ! D'autres T-34/76 s'arrêtent, frappés à mort ; un autre cherche à s'enfuir, mais il est très vite repéré par un Tiger du peloton de Wittmann qui lui envoie un projectile dans le compartiment moteur, le faisant exploser. Maintenant, la deuxième vague russe est arrivée sur zone et prend sous son feu les blindés près du ruisseau. C'est l'autre partie du plan de Wittmann qui s'enclenche alors : Kling et Wendorff n'ont que l'embarras du choix, les Soviétiques leur présentant leur flanc ! Les deux *Bordführer* font tonner le canon de leur char plusieurs fois à la suite et réduisent au silence plusieurs adversaires. Le reste est totalement désorganisé et ne sait plus dans quelle position se placer pour ouvrir le feu : si certains blindés soviétiques obliquent à leur gauche, d'autres s'arrêtent et prennent le temps d'aligner les Tiger dans leurs optiques de visée. Mais l'élan est brisé : les onze blindés de la première vague sont en train de se consumer sur la plaine enneigée, tandis que leurs renforts ont été arrêtés à moins de cinquante mètres de leurs camarades. Les équipages allemands, eux, exultent : ils sont épuisés mais tellement enthousiastes d'avoir à nouveau bloqué la progression soviétique !

UN BILAN… ET UN ÉCHEC

Le bilan de cette bataille est éloquent pour Wittmann : le *Bordführer* peut afficher 17 nouvelles victoires à son tableau de chasse. Dix T-34/76 et sept canons anti-chars ont péri sous ses obus. Wittmann et ses hommes sont envahis d'un sentiment d'invincibilité : ils ont pu prendre l'adversaire à son propre jeu et l'ont vaincu, alors que le rapport de force était de un contre cinq en faveur des Soviétiques. Malgré la ténacité des *SS*, l'offensive allemande vers Broussilov piétine ; les troupes n'avancent pas aussi vite que prévu et sont freinées par des Soviétiques solidement retranchés. L'Armée rouge s'est installée sur tous les points névralgiques du secteur et verrouille ainsi les accès à la ville. Pis, la tombée de la nuit interdit aux Allemands toute nouvelle progression, obligeant Wittmann et ses camarades à passer la nuit dans le village de Chomutets. Cette pause est cependant bienvenue car les équipages sont exténués et l'échec de l'opération leur a miné le moral. Eux ont réussi au-delà des espérances, mais leur sacrifice a été vain : Ivan n'a pas été repoussé. C'est aussi un coup porté à leur vanité : les *Waffen-SS* n'ont pas réussi à changer le cours de la bataille. Les tankistes ne le savent pas encore, mais la guerre est perdue d'avance : les Soviétiques disposent de la supériorité numérique et les gains territoriaux allemands sont fragiles, menacés de toute part, et prêts à tomber dans l'escarcelle de Moscou.

▲ Les équipages soviétiques de T-34, s'ils sont courageux, manquent parfois de formation. Peu entraînés au tir en mouvement (qui de toute façon est très compliqué) et à la manoeuvre en formation, certains se sacrifient vainement en attaquant des Tiger I qu'ils percent difficilement de face.



T-34/76 modèle 1943
Unité inconnue
URSS, hiver 1943

Mais tout n'est pas perdu : au prix d'un ultime assaut, la *LSSAH* atteint la route menant à Jitomir depuis Kiev. Un dernière progression en force et Broussilov est capturée, mais là s'arrête le rôle de pointe blindée de la *Leibstandarte*. Commence alors son utilisation en tant que « pompier du front » : déplacée de secteur en secteur au gré des besoins, son rôle principal va être de tenter de juguler les impétueux assauts soviétiques. Partie de Mochnachka, l'unité se fraie un chemin à travers les bois et traverse l'Irpen pour finalement arriver à Divin le 26 novembre 1943 où ses blindés s'installent sur des positions défensives autour de Vilshke. La division y résiste à plusieurs assauts soviétiques au prix de nombreux tués et blessés ainsi que de machines endommagées. Pour les assaillants, c'est la surprise : personne ne s'attendait à trouver en face une unité d'élite sur Tiger I… avec des équipages frais et reposés ! Mais les Soviétiques réagissent très rapidement comme à leur habitude : une tête de pont, établie à Tcherkassy, est le point de départ d'une très grosse offensive des 1er, 5e et 8e corps blindés de la Garde contre le *XXXXVIII. Panzerkorps*. Les Allemands tentent de répliquer avec l'aide notamment de la *LSSAH* mais c'est un échec complet et les offensives allemandes se brisent sur les positions soviétiques. Malgré de furieux combats, les Soviétiques tiennent bon et obligent même leurs adversaires à arrêter leur attaque. L'expérience accumulée et le sang-froid des tankistes allemands ne sert à rien face à la vaillance des troupes soviétiques ; leurs renforts, en nombre, menacent de submerger tout le dispositif allemand, et chaque *Frontovik* est bien décidé à bouter l'envahisseur en dehors de son pays.

Les forces de la *Leibstandarte*, sous la houlette de Joachim Peiper, parviennent à infliger un coup d'arrêt aux Soviétiques et vont jusqu'à capturer des états-majors adverses. Ses blindés s'enfoncent de plus de 40 kilomètres à l'intérieur du dispositif ennemi après avoir percé des lignes grouillant d'artillerie et d'armes antichars. Du soldat au général, tous les Soviétiques sont surpris par cette percée et ne parviennent pas à l'endiguer : personne ne semble parvenir à rassembler suffisamment de troupes pour couper net les forces allemandes dans leur élan. Si certains officiers sont prêts à mener des attaques, ils en attendent l'ordre afin de ne pas être taxés d'opportunistes et de subir les représailles d'officiers supérieurs sur leur carrière voir sur leur famille. Le temps utilisé à réunir toutes les informations et tous les personnels nécessaires joue en faveur des assaillants qui en profitent pour pousser encore plus leurs pointes blindées. Lors de cet audacieux raid, les chars de Peiper s'adjugent une centaine de blindés, 26 canons antichars et plusieurs véhicules soviétiques. Pendant ce temps, les deux pinces formées par des éléments de la *1. Panzer-Division* se fraient un chemin sur les flancs et atteignent les arrières des Russes, qui perdent en tout plus de 150 blindés, 70 pièces d'artillerie et 250 canons antichars… sans oublier les milliers de fantassins ainsi pris au piège. Cette victoire remonte le moral des Allemands sur la ligne de front, trop habitués à reculer et à subir d'énormes pertes ces derniers mois, certains allant même jusqu'à y voir le signe d'un sursaut du *III. Reich* qui va retourner la situation. D'autres, plus rêveurs, espèrent retrouver le rythme des grandes offensives de 1941…

Mais l'Armée rouge de 1943 n'est plus celle surprise par l'opération « Barbarossa » en juin 1941. Les généraux soviétiques font monter en ligne des troupes fraîches pour tenir la route de Kiev coûte que coûte. Ces dernières lancent des contre-attaques à grande échelle sur les pointes blindées allemandes qui sont ralenties puis arrêtées au prix de lourdes pertes. L'attaque d'envergure prévue par le haut commandement allemand n'aura pas l'effet escompté : mal préparée, avec peu de moyens, l'offensive ne parviendra pas à repousser les forces soviétiques au-delà du Dniepr. Le 23 novembre 1943, un épisode inattendu de dégel transforme les routes russes en fondrières dans lesquelles hommes, véhicules et animaux s'embourbent. Toutes les offensives prévues sont annulées et les Allemands sont obligés d'arrêter leur progression et d'établir des positions défensives sur la ligne de front allant de Fastov à Korosten. Les précédentes offensives ont secoué l'Armée rouge, qui gagne maintenant un précieux répit avec l'arrivée de la *raspoutitsa*. Les pertes soviétiques sont élevées : 20 000 de leurs soldats ont été blessés ou tués, 4800 ont été faits prisonniers et 603 véhicules (chars compris) sont restés sur le champ de bataille.

Cependant, malgré ces énormes pertes, la progression soviétique n'en est pas pour autant arrêtée. Même dans une situation dramatique, les troupes du 1er Front Ukrainien font preuve d'un mordant sans pareil en lançant des attaques successives sur la *4. Panzer-Division* de von Manstein. L'Allemand, ayant anticipé ces attaques, décide de regrouper rapidement ses forces afin de bloquer la progression vers l'ouest des Soviétiques. Le 4 décembre 1943, le *XXXXVIII. Panzerkorps* reçoit l'ordre de capturer les positions soviétiques au nord de Jitomir puis de continuer en lançant une offensive contre la 6e armée soviétique, qui n'a pas été engagée durant les dernières semaines. La manœuvre, audacieuse, va faire passer les Allemands au nord de Radomischl vers la Teterev en suivant une progression définie à l'avance.

▲ Une colonne de T-34/76 chemine dans la neige en URSS dans un paysage hivernal. Ce blindé est mieux conçu que ses homologues allemands puisque les ingénieurs ont de fait intégré les besoins suite à la conduite sur sol meuble et par températures négatives.

▲▲ Passage obligatoire pour cet équipage de Tiger I : le nettoyage de l'âme du canon ! Comme tout blindé, le Tiger est une mécanique fragile qui nécessite un entretien poussé et de tous les instants. Une défaillance lors du combat signe presque toujours l'arrêt de mort pour l'équipage. Coll. Cazenave

LA MORT ET LA CAMARADERIE

C'est Wittmann qui ouvre la marche avec son peloton de Tiger. Les Soviétiques réagissent *illico* depuis leurs positions fortifiées organisées en « front antichar » : fossés, obstacles divers et armes antichars ont transformé le secteur en nid de frelons. Mais le *Bordführer* et ses camarades ouvrent eux aussi un feu précis, détruisant méticuleusement chaque pièce antichars incapable de percer leur blindage. Ils atteignent ainsi la route menant à Styrty, la découvrant encombrée de camions et de tracteurs divers soviétiques… avec pour seule escorte quelques automoteurs et T-34/76 ! Les *Panzermänner* sèment la mort et la destruction dans le convoi russe ; Wittmann lui-même jette son char dans la mêlée. Personne en face ne pensait tomber nez-à-nez avec un peloton de Tiger I… et la panique gagne les équipages. En quelques minutes, la longue file de véhicules se transforme en brasier incandescent, et son escorte partage le même sens. Les conducteurs abandonnent leurs véhicules et s'enfuient en courant ; Wittmann ordonne à ses camarades d'économiser leurs munitions en utilisant seulement les mitrailleuses pour détruire les derniers camions. Quand les fauves de métal se retirent, seul le bruit des munitions explosant dans le brasier côtoie le cliquetis des chenilles. Deux jours plus tard, la *Leibstandarte* combat près de Golovin, où les Soviétiques lancent leurs réserves blindées sur les Tiger I. Le panorama est cataclysmique : l'horizon est obscurci de colonnes de fumée noire tandis que sur la neige immaculée gisent, éventrés, des monstres d'acier carbonisés. Les Allemands connaissent alors une accalmie dans leurs secteurs : la *1. Panzer-Division* tient le secteur de Kmenka-Federoka au nord de Jitomir, tandis que la *7. Panzer-Division* a repris la ville. La *Leibstandarte*, de son côté, est au nord prête à se lancer sur les positions soviétiques, son flanc droit étant couvert par la *68. Infanterie-Division* et la *2. Fallschirmjäger-Division*. Une autre division de l'Ordre noir, la *SS-Panzergrenadier-Division* « Das Reich », se trouve à ses côtés.

« Quel froid ! » se plaint Wendorff en s'approchant de Wittmann alors que les premiers rayons de soleil apparaissent.

« D'accord avec toi, mon ami ! » lui répond le *Bordführer* en souriant. Lui-même ne peut s'empêcher de s'engoncer

dans son chaud vêtement d'hiver que les membres de la *Leibstandarte* ont enfin touché.

Le combat en hiver affecte durement le moral et la combativité des hommes de Wittmann, obligés de passer la nuit dans l'inconfort de leur blindé afin d'éviter les températures pouvant chuter jusqu'à -30°C. Chaque matin, l'équipage se retrouve avec des stalactites de glace dans l'habitacle, et mieux vaut ne pas toucher les parois métalliques du fauve endormi ! Quand le moteur est allumé et qu'il commence à chauffer, le givre fond et crée des petits torrents qui vont former des flaques au pied des membres d'équipage… mais provoquant aussi des coupures d'alimentation électrique et immobilisant les blindés. Les compagnies progressent ainsi vers leur objectif au rythme des pannes et des dommages créés par l'eau… Mais le gel s'incruste aussi dans les trappes du blindé, obligeant les membres d'équipage à utiliser un tournevis pour pouvoir sortir et bénéficier de l'air frais. La neige et la glace sont parfois si épaisses qu'il faut que des camarades viennent à leur secours à l'aide de chalumeau et d'outils ! Afin d'éviter que le carburant présent dans le carter ne se solidifie lors des nuits les plus froides, certains équipages vont même jusqu'à allumer un feu sous leur blindé… mais cette technique a une contrepartie mortelle : allumer un feu en pleine nuit indique aux Soviétiques la position des chars allemands. Le haut commandement s'empare alors du sujet et ordonne que les blindés soient démarrés toutes les deux heures minimum, ceci afin de recharger les batteries et de faire tourner l'huile et le carburant dans les conduits. Même si elle est laborieuse, cette solution est en fait la plus pertinente et permet aux blindés d'être tout de suite disponibles dans le cas d'une attaque aux premières heures du jour. Les équipages doivent apporter un soin particulier à l'entretien des mécanismes hydrauliques pour le canon de 8,8 cm : s'ils gèlent, le char est rendu totalement inefficace. La mise en service de liquides renfermant de l'antigel va aussi aider à résoudre ce problème lors des nuits les plus froides sur le front.

Mais d'autres problèmes peuvent surgir pour le Tiger I en période de grand froid : ses chenilles et ses suspensions peuvent aussi être enrobées d'une gangue de glace. De nombreuses fois les équipages ont la mauvaise surprise de voir qu'au moment de démarrer la boue et la neige gelées empêchent le Tiger de se déplacer. Les Soviétiques, eux, ont bien saisi la problématique et la retournent contre les Allemands en s'organisant pour détruire le plus de machines possibles emprisonnées par le gel. Le chalumeau, la masse et la pioche deviennent très vite les outils favoris des *Panzermänner*, tandis qu'ils doivent aussi surveiller l'état de la mécanique interne, fortement sollicitée par ces épisodes météorologiques extrêmes.

◤◤ Page de gauche, en haut : Un T-34 détruit sert d'abris à ce Landser dans une tranchée sur le front. Certaines blindés soviétiques n'hésiteront pas à écraser les positions allemandes pour les neutraliser, mais c'est aussi à ce moment qu'ils sont les plus vulnérables.

◀◀ Page de gauche, en bas : Un *Sd.Kfz. 251/10*, armé d'un *Pak 36* de *3,7cm*, traverse un village russe sous la neige. Le camouflage est bien plus sommaire mais ce semi-chenillé est encore beaucoup utilisé pour la précision de sa pièce.

◥◥ En haut : Un des portraits les plus connus de Michael Wittmann alors qu'il arbore déjà sa croix de chevalier. Les feuilles de chêne ont été ajoutées *a posteriori* sur le cliché car il ne les a pas encore reçues à l'époque du cliché.

▶ Ci-contre : Un *Landser* inspecte un T-34/76 terminant de se consumer dans la neige russe. Wittmann et son peloton s'adjugeront plusieurs victoires sur ce type de blindé soviétique.

Malgré le nombre d'années d'emploi au front du Tiger, aucune solution pérenne ne viendra résoudre le problème. Un autre ennemi terrible menace, cette fois-ci, les *Panzermänner* : l'engelure, plus redoutée qu'une balle ennemie. Les *Bordführer* y sont les plus exposés car ils passent la plupart de leur temps le buste en dehors de leur tourelle à chercher un meilleur point de vue sur la situation. Éviter les engelures est essentiel ; pour ce faire, des vêtements spécifiques (qui protègent du vent et du froid) doivent être portés à chaque sortie de la tourelle. Mais même avec ces renforts vestimentaires il est parfois impossible de résister au froid mordant venu de l'est, et c'est souvent à ce moment que l'adversaire tente de s'infiltrer dans le dispositif… Si le *Bordführer* décide de n'utiliser que les optiques internes, son véhicule devient très vulnérable aux tirs des canons antichars. Cette sensation de milliers de petites aiguilles s'infiltrant sous la peau ne disparaît que lorsque les premiers tirs ricochent sur le blindé, quand le *Bordführer* doit s'abriter à l'intérieur et fermer sa trappe…

▲ Ce T-34/76 a été touché peu avant la prise du cliché car il est encore en train d'être dévoré par les flammes. Une des tactiques de Wittmann sera de loger un obus dans le moteur afin de neutraliser le véhicule totalement.

▼ Cet autre T-34/76 a une particularité : il dispose d'un camouflage en treillis, plutôt rare pour un blindé soviétique. Cependant, comme beaucoup de ses homologues, il a été détruit ; sur l'avant se trouve, ouverte, la trappe du conducteur par laquelle ce dernier peut s'échapper.

L'AMERTUME GAGNE WITTMANN

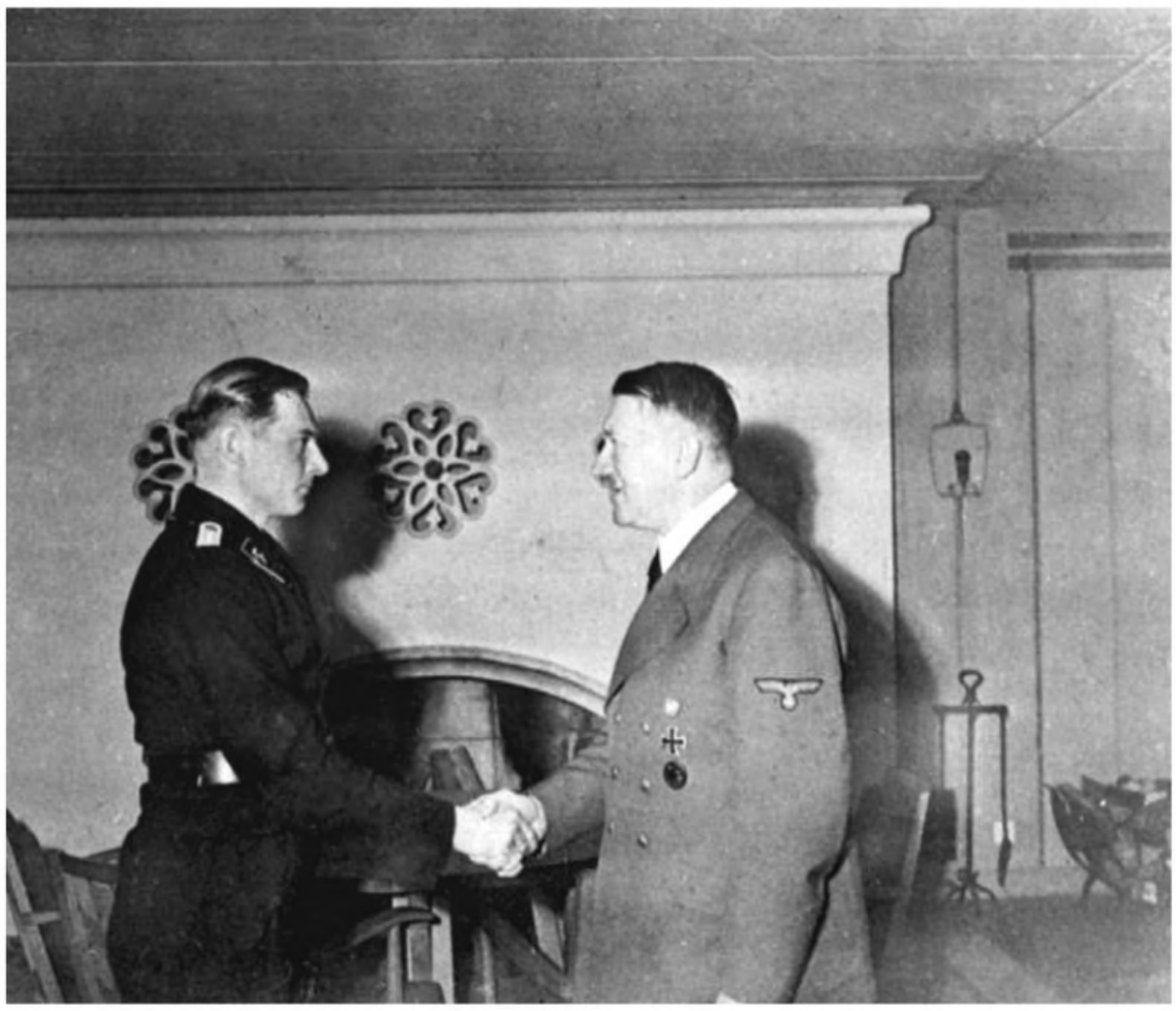
À la fin de l'hiver 1943, Michael Wittmann devient de plus en plus amer suite au déroulé de la guerre sur l'*Ost-front*. Il a vu trop de camarades tomber au front dans des plaines anonymes, et l'homme commence à se lasser de la guerre. Presque aucun des hommes de sa compagnie n'a fait toute la campagne avec lui. Mais Wittmann est horrifié aussi par le mépris du commandement soviétique à propos de la vie de ses soldats : les Soviétiques peuvent sacrifier des centaines, voire des milliers d'hommes juste pour capturer un objectif. Le rapport à la religion du *Bordführer* change aussi, sa foi étant mise à rude épreuve par cette terrible guerre, et s'estompant sur le long terme. L'essentiel pour lui est la survie de ses hommes, les membres d'équipage qui se battent à ses côtés pour survivre ; mais pour cela, Wittmann doit être sans pitié et se doit de n'admettre aucun écart. Il a la lourde responsabilité de ramener ces hommes à leurs familles, à leurs épouses, à leurs petites amies, mais le *Bordführer* sait au fond de lui-même que tous ne reverront pas l'Allemagne. Lui-même survivra-t-il pour retrouver le domaine familial ? Certains jours apportent leur lot de doutes.

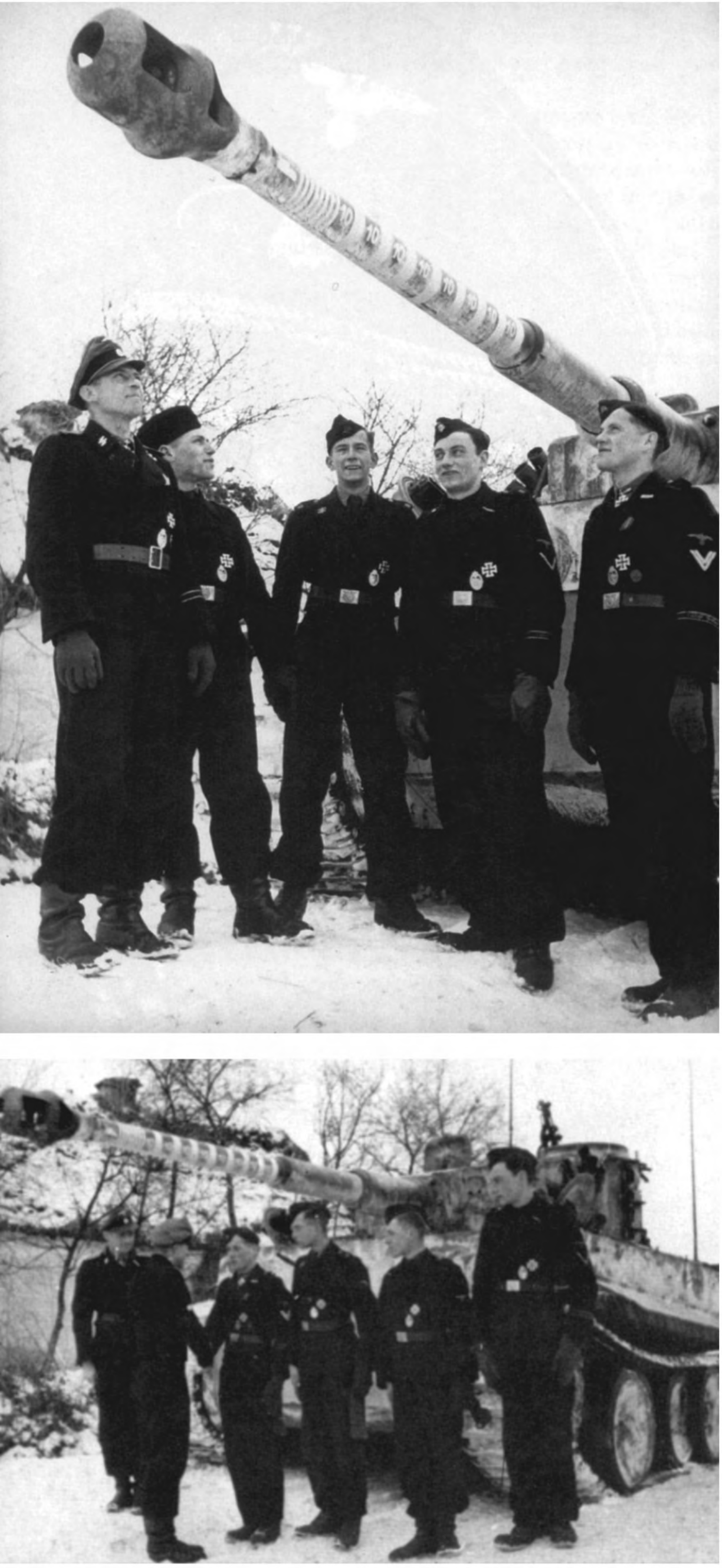
Lors de la deuxième semaine du mois de décembre 1943, Kirschner revient de convalescence et retrouve sa place de conducteur dans le véhicule de Wittmann. Ses camarades se réjouissent de son retour, chacun lui demandant comment se passe la vie à l'arrière et comment va sa famille. Bien sûr, ces retrouvailles sont arrosées de quelques verres de vodka sous l'œil bienveillant du *Bordführer*… Mais les Tiger I de la *Leibstandarte* sont bientôt de nouveau requis sur le front afin de repousser une offensive soviétique. Le peloton de Wittmann est seul, devant sa compagnie, et doit se tailler un chemin vers plusieurs canons antichars ayant été préalablement repérés par un Fieseler Fi 156 « Storch » survolant le secteur de Golovin. Wendorff s'élance et contourne plusieurs cratères d'artillerie en conservant un œil sur son itinéraire, tandis que le reste des fauves s'élancent à sa droite et à sa

gauche pour finalement se retrouver au nord de Golovin. Soudain, une lumière fugace est aperçue près d'une maison en bordure de la ville : un tir de canon antichars ! Très vite, les obus commencent à encadrer les *Panzer*.
« En avant, pleins gaz ! » crie Wittmann dans sa radio. Les Tiger I s'ébranlent et se ruent vers l'ennemi. Organisés en coin blindé, les blindés allemands font feu de toutes leurs armes, mitrailleuses et canons envoyant une grêle de projectiles mortels sur leurs adversaires. Leur formation permet de tirer dans tous les sens et d'avoir une vue d'ensemble de la situation. Wittmann, lui, est en tête.
« Warmbrünn et Lötzsch, arrêtez-vous puis couvrez notre progression ! Les autres, avec moi ! » ordonne le *Bordführer*.
Les deux chars s'arrêtent et engagent leurs adversaires au canon pendant que Wittmann et ses camarades foncent vers la ville. Kirschner, par sa trappe de vision, aperçoit les obus de Warmbrünn et de Lötzsch filer vers les canons antichars car les projectiles soulèvent un peu de neige en passant. Le *Bordführer* demande à son conducteur de rester attentif et de déporter leur engin légèrement sur la gauche afin de rendre leur blindé plus difficile à toucher. Wittmann est toujours le buste en dehors de son tourelleau afin d'avoir une vision panoramique mais aussi pour signaler, si besoin, des ennemis à ses camarades. Même si ses blindés se déplacent à toute vitesse, les servants ennemis tentent de les frapper avec de plus en plus de précision, des obus passant même à quelques mètres de Wittmann.

▲ L'équipage du Tiger de Wittmann vient d'arrêter le moteur et mime une descente de l'engin pour le plus grand plaisir du photographe de la Propaganda Kompanie. Coll. Cazenave

▼ Le 30 janvier 1944, Wittmann est reçu par Hitler qui en profite pour lui remettre en mains propres les feuilles de chêne à sa croix de chevalier. La rencontre est bien entendu dûment photographiée, car Wittmann est devenu « l'enfant-chéri » des *Propaganda Kompanien* ! Bundesarchiv Bild 146-1989-099-15





Rapidement, il ordonne à Kirschner de reprendre une direction normale et de se diriger directement vers les canons antichars. Woll enchaîne obus sur obus, espérant calmer les ardeurs des Soviétiques qui ont redoublé d'efforts, quand apparaissent des T-34/76 à l'horizon. Pendant quelques secondes, leur flot ne semble pas tarir, ce qui inquiète Wittmann. L'homme ordonne par radio à ses subordonnés de neutraliser le plus vite possible les canons antichars pour s'occuper ensuite des blindés adverses. Les Tiger I s'arrêtent alors puis font pleuvoir les obus sur les bouches à feu ennemies, tuant les servants ou les mettant en déroute.

Alors que Bobby Woll tire obus sur obus, un coup sourd retentit dans la tourelle du Tiger de Wittmann. Un T-34/76 qui est parvenu à se faufiler a mis un coup au but sur le blindé ! L'onde de choc déséquilibre l'équipage, et Woll, ayant perdu ses réglages, doit cesser le tir. Wittmann, lui, tente de localiser le blindé russe en sortant la tête de son tourelleau ; un deuxième obus siffle et passe à quelques centimètres du côté droit de la tourelle !

La tension commence à monter parmi l'équipage. Wittmann est incapable de repérer ce blindé qui risque à tout moment de lui porter un coup fatal. Une idée lui vient alors : et si l'adversaire était en fait camouflé quelque part, voire semi-enterré ? Pendant ces réflexions, ses camarades parviennent à neutraliser le reste des canons antichars, mais la menace reste présente. Soudain, Wittmann entend le craquement distinct émis par un 8,8cm : un de ses Tiger a localisé et détruit le T-34/76... avant qu'il ne tire une troisième fois.

Les *Panzer* reprennent leur progression vers les blindés soviétiques et Woll fait ses derniers réglages. La vue qu'il est le seul à pouvoir admirer *via* ses optiques de tir est terrifiante : de plus en plus de chars soviétiques arrivent et il peut apercevoir distinctement les lueurs de départ de tir. Comme toujours, dès que les Allemands franchissent une ligne de défense, ils se frottent à une seconde quelques centaines de mètres plus loin. Là aussi, canons antichars et blindés semi-enterrés leur donnent du fil à retordre. Le combat est rude,

les belligérants rivalisant d'audace... Les équipages allemands doivent surtout rester constamment attentifs car contrairement aux Soviétiques, ils ne disposent d'aucun renfort. Chaque obus tiré doit l'être avec une précision inégalée : interdiction de gaspiller les munitions ! Les Tiger traversent soudain le brouillard de neige créé par les tirs, permettant à leurs pointeurs d'aligner de nouvelles cibles. La tactique est payante : chaque mouvement, camouflé par la neige en suspension, est difficile à repérer pour les tankistes russes. Les pointeurs eux-mêmes déplacent leur tourelle pour présenter un profil moins facile à aligner dans un viseur... Wittmann, lui, va bientôt recevoir une des plus hautes décorations allemandes, la *Ritterkreuz*, pour son comportement au feu pendant l'hiver 1943. ■

◀◀ Les photos page de droite :
Toujours issues du même reportage, ces photographies montrent Wittmann et son équipage en train de discuter avec un officier devant leur blindé. Bien sûr, tous les hommes ont revêtu leur plus bel uniforme, arborent leurs décorations et n'ont pas le côté dépareillé de certains *Panzermänner*. Coll. Cazenave

▲ Un Tiger dans les plaines soviétiques. Ici, les patins de rechange sont placés sur la partie inclinée en avant de la caisse : c'est aussi un des points de visée favoris des adversaires, canons antichars ou blindés.

▶ Mai 1944 : Wittmann repasse devant les caméras des PK dans le nord de la France... en arborant cette fois-ci sa Ritterkreuz avec les feuilles de chêne. Notez la bande de bras diffusée dans la *1. SS-Panzer-Division* « Leibstandarte SS-Adolf Hitler ». Bundesarchiv Bild 101I-299-1802-08

LA FAMILLE des STALINE

Des IS-2 dans Berlin. Dans un tel environnement, le blindé lourd soviétique pêche par la longueur de son canon qui limite sa maniabilité. En contrepartie, son obus explosif de 122 mm s'avère efficace contre les points d'appui allemands.
RIA-Novosti

TOUJOURS PLUS PUISSANTE

Avec son canon de *8,8cm* et son blindage frontal épais de 100 mm, le *Panzerkampfwagen VI Ausf. E* Tiger surclasse le KV-1, qui, outre sa médiocre fiabilité, souffre de la comparaison avec le T-34, qui est doté d'une pièce de même calibre. Moscou ne voit alors pas l'utilité de déployer un engin aussi peu mobile s'il ne dispose pas d'une puissance de feu supérieure. Un successeur mieux armé et mieux protégé est donc mis à l'étude. Une saga qui commence au plus fort de la Seconde Guerre mondiale et qui se terminera quelques décennies plus tard face aux blindés de l'OTAN.

Par Laurent Tirone

Sauf mention contraire, toutes photos via Alexandre Ashuraliev // Profils couleurs ©M. Filipiuk, Caraktère 2019

L'ÉCHEC DU CHAR UNIVERSEL

En juin 1941, l'invasion de l'Union soviétique par les Allemands oblige Moscou à revenir sur des décisions prises quelque temps auparavant. Effectivement, durant l'entre-deux-guerres, Staline n'avait pas hésité à envoyer au goulag des hommes compétents, mais dont les idées n'épousaient pas les siennes. Du reste, une partie des défaites de l'Armée rouge durant l'été 1941 est à imputer à ces purges. Les partisans du Petit Père des Peuples étant dépassés par la situation, le parti soviétique va alors rechercher au fond des prisons sibériennes ceux qui possèdent le savoir nécessaire à l'élaboration d'un véhicule de combat. Ainsi, le technicien Tseits voit les allégations « imaginaires » portées contre lui abandonnées et, dans la foulée, il est nommé *Designer* en chef du bureau d'études numéro 2 de la ChTZ de Chelyabinsk. En mars 1942, l'homme commence à étudier le projet d'un tout nouveau char lourd : le KV-13. Le temps de développement est écourté au maximum, et, en mai 1942, un premier prototype de 31,7 tonnes, désigné KV-13T (T pour Tseits), commence ses tests dans l'enceinte de l'usine. Son armement principal se compose d'un moderne canon ZiS-5 de 76,2 mm, et son blindage mesure 120 mm pour la partie frontale de la caisse et 85 mm pour la tourelle. Théoriquement, les 55 km/h peuvent être atteints grâce au bloc 12 cylindres Diesel V-2-K de 600 chevaux. Néanmoins, les premiers essais démontrent des surchauffes du moteur, et les performances ne sont pas au rendez-vous, car les accélérations sont médiocres du fait d'une boîte de vitesses récalcitrante. Trop dure, la transmission ralentit le passage des rapports. En outre, les chenilles et les galets de roulement s'usent de manière exagérée. Le KV-13 va même jusqu'à éjecter ses chenilles dans les virages serrés abordés à trop vive allure. Une deuxième mouture est alors mise au point. L'utilisation d'un train de roulement entièrement métallique n'ayant pas donné les résultats escomptés, la variante n° 2 est pourvue de bandages en caoutchouc. En juillet 1942, N.F. Shamshurin remplace Tseits, décédé dans un accident de la route, et il décide de greffer la transmission du KV-1S sur le KV-13T n° 2.

Finalement, ces modifications n'apportent aucun gain, et Shamshurin doit revoir sa copie pour décembre 1942. Si le châssis et les suspensions à barres de torsion sont identiques à leurs prédécesseurs (seul le barbotin change), la tourelle, le dispositif de refroidissement du moteur et la boîte de vitesses sont totalement nouveaux. Par ailleurs, les patins de chenilles sont de type KV, appelés « chenilles Chelyabinsk », mais ils ont été redessinés et allégés.

Là encore, deux moutures existent. La variante numéro 1 est pourvue d'une tourelle s'inspirant, avec néanmoins des mensurations supérieures, de celle d'un T-34, et quatre tapes de tir sont percées pour les armes individuelles de l'équipage de quatre hommes. La variante numéro 2 est dotée d'une tourelle type KV-1S, et le commandant bénéfice d'un tourelleau, de manière à pouvoir observer la situation extérieure sous le couvert d'un blindage. L'armement principal se compose toujours d'un canon ZiS-5 de 76,2 mm, et la cuirasse est là aussi épaisse de 120 mm pour la partie frontale de la caisse et 85 mm pour la tourelle. Le Diesel V-2-K de 600 chevaux doit théoriquement assurer une vitesse de pointe approchant la barre des 60 km/h.

Le développement des *Objekt 223* (ou prototype 223) est toutefois stoppé suite à l'apparition du *Panzer VI Ausf. E* Tiger, qui rend obsolètes les 76,2 mm.

▲ Ci-dessus : Le char moyen T-34 et le lourd KV-1 sont armés du même canon de 76,2 mm, pourtant le plus efficace des deux n'est pas le mieux blindé, car sa mobilité et sa fiabilité sont considérées comme désastreuses. Archives Caraktère

▲▲ En haut : Déjà décrié par ses équipages pour sa faible manœuvrabilité, le KV-1 est totalement rendu obsolète par le Tiger I armé d'un canon de *8,8cm*. Droits réservés

▼ Le KV-13 est développé dans le cadre du programme de l'engin universel devant remplacer à la fois les chars moyens et lourds. Si le concept est en avance sur son temps, dans le sens où il annonce le *Main Battle Tank*, sa réalisation est loin de répondre aux attentes des Soviétiques. Toutefois, des éléments du KV-13 seront repris pour donner naissance à l'IS-2.

KV-13 numéro 1
Vue d'artiste

Note : ce camouflage s'inspire de celui appliqué sur un T-34.

La décision est alors prise de partir des KV-13 pour élaborer une nouvelle génération de « lourds » : les IS (acronyme de Iossif Staline, l'appellation « JS » est aussi utilisée pour Joseph). Pour ce faire, deux engins sont étudiés : l'un est muni d'une pièce de 76,2 mm (*Objekt 233*) et donnera naissance à l'IS-1 pourvu d'un 85 mm, et l'autre (*Objekt 234*) se voit doté de l'obusier expérimental U-11 de 122 mm, préalablement mis au point pour le KV-9, et servira de base à l'IS-2 et son tube long de 122 mm.

NAISSANCE DES « STALINE »

Fabriqués à la ChTZ de Chelyabinsk, ces deux engins récupèrent certains composants du KV-13, comme la superstructure, la suspension à barres de torsion et le châssis. Tout le reste est de conception inédite, à l'image de la transmission. Conçue par Blagonravov, cette dernière s'inspire d'une réalisation tchécoslovaque. Plus compacte, elle apporte une rigueur inconnue des anciennes boîtes de vitesses qui avaient tendance à se bloquer. Le système de refroidissement est encore amélioré pour augmenter le rendement du moteur dans la durée. Enfin, les chenilles sont allégées et s'accordent désormais mieux avec le train de roulement, qui, pour l'occasion, a été revisité.
La menace représentée par le Tiger contraint les autorités soviétiques à accélérer le développement de ces chars. Ainsi, le GKO émet la directive numéro 2 943ss planifiant leur construction. Le *Komissariat Tiazheloi Promyshlcnnosti* (NKPT pour Commissariat du peuple à l'industrie lourde) programme donc leur fabrication au sein de la ChTZ de Chelyabinsk et de la LKZ de Leningrad afin de lancer les premiers tests dès le 24 février 1943. Les délais sont tenus, et des essais sont menés du 22 mars au 19 avril 1943.
Le dessin des *Objekt 233* et *234* est plutôt réussi, car, tout en étant plus véloces que le KV-1S, les machines affichent une meilleure protection. Hélas, le bilan dynamique est assez décevant. Le châssis a du mal à s'accorder avec le moteur et la transmission de nouvelle facture. En outre, le comportement sur sol meuble n'est pas à la hauteur des espérances. Une trop forte résistance de la bande de roulement est ainsi mise en évidence. De façon à assouplir la portion de chenille, un galet supplémentaire sera installé sur les modèles à venir.
Cette demande bouleverse la future fabrication en série prévue à la ChTZ de Chelyabinsk et à la LKZ. De manière à épauler ces dernières, la firme Uralmash (UZTM),

▲ Ci-dessus : Dans le cadre des expérimentations initiales, les Soviétiques, plus précisément la ChKZ, réarment des KV-1S avec des pièces de 85 mm. L'*Objekt 238* se voit donc doté d'un canon modèle S-31 placé dans la tourelle d'origine.
Archives Caraktère

▲▲ En haut : Aussi référencé IS-122, désignation qui sera reprise ultérieurement pour l'engin armé du canon A-19 de 122 mm, l'*Objekt 234* est doté de l'obusier expérimental de 122 mm modèle U-11, originellement destiné au KV-9 mort-né.

spécialisée dans l'ingénierie lourde, et la *Zavod 200* sont incorporées au processus. Les modifications imposant de reconfigurer certaines machines-outils, l'assemblage est repoussé.

Dans un même temps, les Tiger capturés dans le secteur de Leningrad sont analysés, et leur blindage est soumis à un examen approfondi. Début avril 1943, les premières données fiables sont disponibles. Le verdict est terrible pour les pièces d'artillerie en service sur les tanks soviétiques : le calibre de 76,2 mm est totalement inefficace ! Le 15 avril 1943, le GKO émettra la directive 3 187ss imposant la mise au point d'un canon assez puissant pour détruire tous les *Panzer*.

Le Commissariat du peuple pour l'armement se penche sur ce défi technique. Fin avril 1943, un Tiger capturé subit une nouvelle épreuve du feu sur le polygone de tir de Kubinka, situé à 60 km du centre de Moscou, où le tube antiaérien 52-K modèle 1939 de 85 mm parvient à percer les 100 mm de cuirasse frontale à 1 000 mètres. Convaincu, le GKO rédige le décret n° 3 289ss enjoignant l'ingénieur Grabin du TsAKB (Bureau central de l'artillerie) de l'adapter aux dimensions et aux contraintes d'une tourelle. Parallèlement, sous la direction de Fyodor Petrov, la *Zavod 9* reçoit le même ordre ; comme à leurs habitudes, les autorités soviétiques ne mettent pas tous leurs œufs dans le même panier. Les deux hommes ont comme consignes de monter le fruit de leurs recherches sur deux KV-1S et sur les deux démonstrateurs IS.

En juin 1943, le TsAKB livre deux pièces S-31 de 85 mm résultant de la modification d'un canon de 76,2 mm ZiS-5, tandis que Petrov propose le D-5T, une variante du matériel développé pour le SU-85 se caractérisant par son faible poids et son recul mesuré. Hélas, les deux 85 mm sont encore trop volumineux pour intégrer la tourelle des deux IS.

Afin d'améliorer les conditions de travail de l'équipage, une nouvelle tourelle, moulée dans la *Zavod 200*, est dessinée. Plus vaste, son installation réclame par contre un allongement du châssis de 420 mm. Un galet de roulement supplémentaire compense l'augmentation de la distance entre le deuxième et le troisième. Toutes ces modifications portent le poids à 44 tonnes, entraînant de ce fait une réduction de la mobilité.

Référencés *Objekt 237*, deux prototypes sont donc assemblés en juillet 1943, le premier IS est muni du S-31, alors que le deuxième se voit greffer le D-5T. Dans un même temps, la ChTZ réarme les KV-1S. Désigné *Objekt 238*, l'un est pourvu du S-31 placé dans une

▲ Les 2 photos ci-dessus et photo haut page suivante : Ce démonstrateur est un assemblage d'IS-1 pour le châssis, de KV-1S pour la tourelle et de SU-85 pour le canon. Dans le but de trouver le meilleur compromis, les Soviétiques procèdent à une véritable « valse » des prototypes, vérifiant ainsi « sur pièces » la validité des propositions des ingénieurs.
Archives Caraktère

IS-1
Unité inconnue
3e Front de Biélorussie
Armée rouge
Pays Baltes, 1944

tourelle d'origine, et l'autre, l'*Objekt 239*, est doté du D-5T positionné dans la tourelle modifiée pour les IS. Fin juillet 1943, les quatre chars se donnent rendez-vous pour un comparatif dynamique. Rapidement, l'*Objekt 238* est exclu de la compétition, car le volume dévolu aux tankistes est insuffisant. Par la suite, les *Objekt 237* sont référencés IS-85 et l'*Objekt 239* est appelé KV-85. Dans la foulée, les tanks partent vers le centre d'essais de Kubinka de façon à subir une nouvelle vérification de leur potentiel. Dès le 2 août, près de 30 techniciens de la LKZ de Leningrad, présidés par l'ingénieur en chef Sineev, se penchent sur les deux véhicules. Sous la houlette du major général Afonin, la Commission de la direction technique de l'Armée rouge, après avoir étudié tous les résultats, dont ceux de la balistique validés sur le polygone de tir de Gorokhovetsky, valide les propositions.

Propagande oblige, le 8 août 1943, une colonne de blindés expérimentaux fait une démonstration de force dans les rues de la capitale moscovite. Les plus hautes sommités de l'État russe, Staline, Molotov (ministre des Affaires étrangères), Vorochilov (vice-président du Conseil des Commissaires du peuple) et Beria (chef du NKVD, la police secrète de l'Union soviétique) assistent au défilé. Pour l'occasion, tous les membres d'équipage, à l'exception notable et logique des pilotes, ont été remplacés par des officiers du NKVD en uniforme d'apparat, plus sûrs politiquement parlant.

Le 4 septembre 1943, l'IS-85 entre en service suite à la publication du décret numéro 4 043ss du GKO. Ce même texte ordonne à la LKZ, en collaboration avec la Direction technique de l'Armée rouge, de développer et d'expérimenter un IS doté d'un canon de 122 mm pour le 15 octobre 1943. Dans un même temps, un automoteur ISU-152, pourvu d'un obusier de 152 mm et reprenant le châssis des IS, est planifié pour le 1er novembre 1943. Par la suite, les engins sont rebaptisés : IS-1 pour l'IS-85 et IS-2 pour l'IS-122

▲ Ce démonstrateur est un « mix » entre un châssis de KV-85 et la future tourelle qui équipera l'IS-122.
Archives Caraktère

IS-2 MODÈLE 1943

L'idée de monter un canon de plus gros calibre – de 107, 122 ou 152 mm – sur un IS-85 vient de Joseph Yakovlevich Kotin, alors directeur et concepteur en chef de la LKZ de Leningrad, qui, en août 1943, étudie les carcasses allemandes laissées sur le champ de bataille de Koursk. Selon lui, l'arme antichar la plus efficace pour détruire un Tiger serait la pièce tractée de 122 mm A-19 modèle 1931 qui, sur le terrain, est régulièrement utilisée en tir tendu contre les *Panzer* et autres *StuGe III*. Cette analyse est corroborée par l'expérience acquise avec le SU-85, dont le D-5 de 85 mm n'apporte pas une supériorité décisive sur les tubes des chars ennemis et s'avère même inférieur aux *8,8cm* de 56 calibres et *7,5cm* de 70 calibres du Panther. Pour enfoncer le clou, le D-5 ne possède pas de munitions explosives, et ses projectiles à fragmentation sont jugés insuffisants pour engager les défenses adverses.

Les responsables de la *Zavod 9* arrivent aux mêmes conclusions et mettent en avant le D2, qui combine un tube de 122 mm (calibre réel 121,92 mm) et l'affût de l'obusier divisionnaire M30 de 122 mm. Grâce à l'emploi des mécanismes de recul et d'élévation prélevés sur le

IS-2
Unité non identifiée
Armée rouge
Union soviétique, été 1944

▶ & ◢ IS-2 armé d'un canon de 122 mm modèle A-19. De manière à réduire l'important recul, différents freins de bouche sont testés, notamment un modèle en forme de « T », comme sur ces clichés. Une variante copiée sur le modèle allemand monté sur le Tiger est également essayée. Finalement, une version 100 % russe équipera les machines de série.
Archives Caraktère

◢ En bas : Des ouvriers travaillent sur un IS-2 modèle 1944. Avec un poids de 46 tonnes, ce blindé est plus manœuvrable que le lourd Tiger II plus perfectionné (boîte de vitesses, canon à haute vitesse initiale…) pesant près de 70 tonnes.

U-11 de 122 mm, son montage dans la tourelle du char lourd s'avère possible. Afin de réduire le recul, un frein de bouche est également fixé. En revanche, cet ajout a pour effet de soulever la poussière du sol lors de chaque ouverture du feu, obscurcissant la vue de l'équipage et révélant sa position.

Ayant reçu les plans, Kotin est envoyé à Moscou dans le but de faire la promotion de cet assemblage auprès du Commissaire du peuple Malyshev, en charge de la planification industrielle des programmes de tanks. Convaincu, celui-ci soumet le projet à Staline, qui approuve la conversion.

Officiellement, l'IS-122 entre en service suite à la promulgation par le GKO du décret 4 479ss datant du 31 octobre 1943. Le texte précise également que la *Zavod 9* devra étudier un nouveau 122 mm doté d'une culasse semi-automatique, de façon à augmenter la cadence de tir.

De manière à ne pas perdre de temps, les premiers tanks lourds seront munis de l'ancienne mouture de la pièce, le 122 mm A-19. Par ailleurs, quelques prototypes dotés d'une bouche à feu D-10T de 100 mm doivent être livrés sous la désignation d'*Objekt 245* (parfois nommé IS-4), mais ils ne connaîtront aucune production en série.

Des doutes sont toutefois émis sur les capacités anti-chars de ce 122 mm, et un autre armement est étudié avec l'*Objekt 244* (aussi appelé IS-3, qui sera finalement repris pour le nouveau blindé modèle 1945) doté d'un canon long de 85 mm : le D-5T-85-BM (BM étant les initiales en russe de *Bol'shaya mosh'nost* ou puissance spéciale). Grâce à cet allongement et à une augmentation substantielle de la charge de poudre, la vitesse initiale atteint désormais la valeur respectable de 950 m/s en sortie de bouche. Néanmoins, la faible quantité d'explosif est jugée rédhibitoire pour les missions d'appui-feu, et le projet est abandonné.

Le 12 novembre 1943, un D2, après avoir été déposé de son affût, est positionné, tant bien que mal, dans le berceau du D-5T. Un frein de bouche en forme de T est ajouté au bout du tube. Son dessin minimise le nuage de poussière lors du tir. L'IS-122 (*Objekt 240*) passe avec succès tous les examens, puis il est envoyé à Moscou afin de réaliser une démonstration pour Voroshilov. Une séance qui manque de se terminer dramatiquement pour l'officier soviétique lorsque le frein de bouche explose au moment d'un tir, projetant des morceaux de métal dans toutes les directions. En remplacement, une version à deux étages s'inspirant des matériels germaniques est montée.

IS-2 MODÈLE 1944

En fin de compte, l'épaisseur de l'avant du glacis est augmentée et la « trappe pilote » supprimée. Dans un même temps, son profil est incliné à 60°, assurant ainsi une protection suffisante contre les munitions de *8,8cm* tirées par le Tiger I à toutes distances et sous un angle de plus ou moins 30°. En revanche, le bord inférieur avant de la caisse n'est pas redessiné, car le taux de coups au but est jugé « négligeable » à cet endroit. Néanmoins, dès juillet 1944, des éléments de chenilles de rechange sont fixés sur cette partie de manière à renforcer sa résistance…

Par ailleurs, la fiabilité générale est loin de faire l'unanimité auprès des équipages, qui pointent du doigt les nombreuses carences. La situation est jugée si grave que Kotin lui-même reçoit l'ordre de cesser tous ses travaux pour se consacrer à l'élimination des défauts de conception et, par là même, pour assurer une fabrication de qualité.

◥ Cet IS-2 pose devant la porte de Brandebourg. La bataille de Berlin (16 avril au 2 mai 1945) coûte près de 2 000 blindés aux Soviétiques.
RIA-Novosti

▶ Une colonne d'IS-2 en Prusse orientale. Ce mastodonte est un adversaire redoutable pour tous les blindés allemands. En effet, même si son équipage venait à engager une cible surprotégée comme un Tiger II ou un Jagdtiger, il pourrait l'endommager lourdement avec des obus explosifs de 25 kg.

Le résultat est probant, puisque les rapports datant de l'hiver 1944-45 prouvent que les IS-2 peuvent parcourir 1 000 kilomètres sans encombre, tout en ne demandant qu'une maintenance réduite.
En mai 1944, UZTM entame la fabrication de la nouvelle version de l'IS-2, tandis que la LKZ de Leningrad lui emboîte le pas en juin. Toutefois, les deux usines auront besoin de délai pour standardiser les nouvelles normes, et seules les deux coques seront, dans un premier temps, livrées aux unités.
Si la caisse possède encore un potentiel d'évolution, il n'en va pas de même de la tourelle. Conçue pour

IS-2M
Unité non identifiée
Armée rouge
Secteur de Berlin, Allemagne, mars-avril 1945

accueillir un 85 mm, celle-ci est déjà bien déséquilibrée avec le canon de 122 mm. Dans ces conditions, porter sa protection à 130 mm afin de résister à un obus de *8,8cm* est totalement inenvisageable, à moins de recourir à un nouveau berceau. De plus, l'alourdissement de la tourelle empêcherait l'équipage de se servir du mécanisme de rotation manuel et imposerait la greffe d'un moteur électrique plus puissant et plus gros.
En définitive, sa résistance structurelle est améliorée en jouant sur l'épaisseur du masque du tube, sur la disparition des tapes d'observation, sur le déplacement de 63 mm vers l'arrière du tourelleau du commandant… En outre, la partie avant de la caisse adopte un dessin plus efficace avec un glacis incliné à 60°. Les optiques de tir sont positionnées différemment, et le chef de char voit un MK-IB plus performant se substituer au périscope PT-4-17. Enfin, une mitrailleuse coaxiale DShK de 12,7 mm est fixée sur le toit. Cette mouture prend la désignation d'IS-2 modèle 1944, ou parfois IS-2m, bien que celle-ci soit utilisée pour référencer le véhicule modernisé après-guerre, par opposition à la version antérieure appelée modèle 1943. Au final, 3 475 sont assemblés.
En 1958 commencent des programmes de modernisation de l'IS-2. Rebaptisé IS-2M (ou modèle 1958), il voit sa dotation en munitions passer de 28 à 35 projectiles, le poste de pilotage reçoit un épiscope plus efficace, et une mécanique améliorée (le V-54K-IS de 700 chevaux) est installée. Elle est couplée à une boîte de vitesses à cinq rapports. Par ailleurs, une radio plus performante est montée.
Les premiers IS-85 sont livrés dès octobre 1943, avant que l'IS-122, qui arrivera en unités en décembre, ne le remplace sur les chaînes d'assemblage. Le KV-85 est pour sa part produit jusqu'à la fin de l'année 1943 à la ChTZ. Cette dernière commence à construire des *ИС-122* (ou IS-122) dès janvier 1944. À compter de cette date, les chars lourds sont pourvus du D-25T de 122 mm avec culasse semi-automatique (ouverture de la culasse au recul), portant la cadence de tir de 1/1,5 coup par minute à 1,5/2 coups par minute, ce qui reste néanmoins lent au combat.
En mars 1944, le frein de bouche de type allemand est échangé au profit d'une version dessinée par le TsAKB. Pour autant, faute de disponibilité immédiate, les premiers sont équipés du 122 mm A-19, qui, s'il est un peu moins sophistiqué, peut en contrepartie compter sur une plus grande variété de munitions. Toutefois, la pièce de 122 mm apparaît comme imparfaite, notamment à cause de la taille de ses projectiles qui limite la dotation à seulement 28 coups. Ces derniers sont conditionnés en deux fardeaux, gargousse et obus séparés.

▲ L'IS-2 reste très longtemps comptabilisé dans les effectifs de l'Armée soviétique (puis russe) et certaines sources avancent même l'année 1995, date à laquelle les derniers engins déjà stockés dans les réserves sont définitivement sortis des effectifs, preuve, s'il en fallait une, de leur endurance. Archives Caraktère

▼ IS-2 dans Berlin. Bien qu'ils affrontent également les rares *Panzer* encore en étant de combattre, les chars lourds soviétiques servent essentiellement dans des missions d'appui lors de la prise de la capitale allemande. RIA-Novosti

IS-3

Alors que l'IS-2 est en cours de développement, les Soviétiques décident de lancer conjointement deux programmes destinés à déployer un char lourd plus sophistiqué afin de trouver une parade à la mise en service du *Panzer VI Ausf. B*. Ce Tiger II, armé d'un *8,8cm KwK 43 L/71*, est en effet capable de détruire à longue distance la majorité de ses adversaires. Pour contrer cette nouvelle menace, le projet d'un blindé encore mieux protégé que l'IS-2 est lancé par le général Nikolaï Dujhov en tenant compte des études menées sur le champ de bataille démontrant que la majorité des coups sont portés dans l'arc frontal. Désigné Kirovest-1, le prototype reprend la base mécanique de l'IS-2. Terminé en octobre 1944, il se caractérise par un dessin de la tourelle et de la caisse radicalement différent des précédentes générations de blindés russes. Suffisamment volumineuse pour abriter un nombre conséquent de munitions, la tourelle en acier moulé adopte la forme d'une soucoupe inversée, son arrondi favorisant le ricochet des perforants à haute vitesse initiale. L'épaisseur du blindage atteint la valeur record de 230 mm pour le mantelet (200 mm pour la simple partie frontale), et les côtés sont protégés par une cuirasse épaisse de 100 à 115 mm (certaines sources avancent jusqu'à 220 mm). La forme du glacis fait aussi l'objet d'un soin tout particulier. Deux plaques d'acier sont soudées entre elles pour former un V renversé censé empêcher les obus ennemis tirés de face de rencontrer une surface plane et ainsi provoquer, dans la mesure du possible, leur ricochet. Si

▲ Parade de la Victoire à Berlin, le 7 septembre 1945, pour des IS-3 appartenant au 71e régiment de chars lourds de la Garde. Ce blindé est une mauvaise surprise pour les armées occidentales, car sa protection frontale paraît invulnérable à la majorité de leurs équipements antichars. US Nara

IS-3
Unité non identifiée
Armée soviétique
Union soviétique, 1945-46

le projectile venait toutefois à « accrocher » le blindage, ce saillant, qui le fait surnommer « Shchuka » (brochet) par ses équipages, le forcerait à se frayer un chemin dans la plaque d'acier sous un angle défavorable.
Le démonstrateur reprend donc la base de l'IS-2, y compris le canon de 122 mm, mais il est motorisé par un 12 cylindres Diesel V-11-IS-3 de 620 chevaux dépourvu du démarreur à inertie. Toutefois, l'ensemble de la mécanique n'est pas au point et entraîne de nombreux problèmes de disponibilité. La transmission ayant du mal à encaisser la puissance supplémentaire, un V-11 de 520 chevaux est sélectionné. Avec un poids de 45,8 tonnes, l'engin, maintenant appelé *Objekt 703*, atteint les 40 km/h.
D'autres défauts apparaissent, comme des soucis dans le soudage des grosses plaques du blindage frontal. Ces dernières se fissurent à cause des vibrations engendrées par les contraintes du déplacement en tout-terrain ! Pour autant, à des fins politiques, Moscou réclame sa mise en service rapide.
Dans l'urgence, la production de l'IS-3 modèle 1945 est entamée à la ChTZ de Chelyabinsk début 1945, en parallèle avec l'IS-2m modèle 1944. En fin de compte, les chaînes d'assemblage s'arrêteront en 1951, avec 1 800 unités en service (1 555 à 2 300 selon d'autres sources). En 1960, il est référencé IS-3M (modèle 1960). Il connaît alors une modernisation, qui se traduit par le renforcement du blindage de la caisse, la pose d'un dispositif de vision nocturne pour le pilote, le montage du moteur V-54/K-IS de 700 chevaux…
L'historiographie soviétique affirme que les premiers IS-3 arrivent en Allemagne en unités en janvier 1945 et que, en avril, ils participent à la bataille de Berlin. Plus sûrement, 52 machines appartenant à la 2e armée de chars de la Garde défilent, le 7 septembre 1945, dans la capitale du *III. Reich* pour célébrer la victoire des Alliés. Il est aussi vraisemblable que quelques exemplaires soient déployés pour « l'Opération offensive stratégique en Mandchourie » (9 août – 2 septembre 1945). Au sein de l'Armée soviétique, des IS-3 combattent lors de l'insurrection de Budapest (23 octobre 1956 – 10 novembre 1956) en compagnie d'ISU-152 ou des modernes T-54. Plusieurs chars lourds sont alors détruits avant que la révolte populaire ne soit écrasée.

▲ Les 2 photos : IS-3 soviétique dans Budapest. L'Armée soviétique n'hésite pas à déployer ses matériels les plus lourds pour « mater » la révolte de la population hongroise en octobre-novembre 1956, qui se défend comme le prouve cette carcasse, mais, pesant 46 tonnes, ce blindé est peu à l'aise en ville du fait de son poids qui menace de faire s'effondrer les caves passant sous les rues et son long canon le rend difficile à manœuvrer.
Fortepan

◀ IS-3 lors d'un défilé militaire sur la Place rouge à Moscou. Ce blindé à la silhouette des plus modernes est prévu pour résister aux projectiles de *8,8cm* des *Jagdpanzer* Ferdinand apparus en 1943 lors de la bataille de Koursk.
Archives Caraktère

IS-4

Désigné *Objekt 701*, l'IS-4 entre en développement en décembre 1943 au sein de l'usine LKZ de Leningrad, en même temps que l'IS-3, plus moderne de conception. Les Soviétiques ne veulent en effet pas mettre tous leurs œufs dans le même panier : l'IS-3 devant adopter des solutions techniques novatrices, dont le fonctionnement reste encore à démontrer, l'IS-4 est donc la solution « classique » de secours pour éviter que les équipages ne se retrouvent dépourvus de tanks lourds face aux Allemands.

Plusieurs propositions, reprenant comme base l'IS-2, sont alors étudiées par l'ingénieur L.S. Troyanov de la LKZ, et trois sont retenues pour être présentées officiellement aux Directoire des chars de l'Armée rouge. Ainsi, l'*Objekt 701-5* adopte une nouvelle configuration pour le blindage. En parallèle, plusieurs suggestions sont avancées pour l'armement : l'*Objekt 701*-2 est doté d'un canon S-34 de 100 mm, mais aussi d'une cuirasse améliorée à l'avant de la tourelle ; l'*Objekt 701-4* reçoit une transmission rénovée ; et l'*Objekt 701-6* est équipé d'un D-25T de 122 mm.

Six prototypes sont assemblés en 1944 et testés jusqu'au milieu de l'année 1945. À cette occasion, les essais avec un D-10T de 100 mm semblent conduire à l'élaboration de deux nouveaux démonstrateurs. Toutefois, à cette date, le développement est stoppé, car l'IS-3 est bien plus prometteur, avec son blindage en forme de V sur la caisse et sa tourelle en forme de soucoupe inversée, tout en étant moins lourd, car le poids de l'*Objekt 701* est estimé entre 55 et 60 tonnes.

Néanmoins, les IS-3 « engagés » en Mandchourie présentent de nombreux défauts, et le travail reprend sur l'*Objekt 701-6*, car sa conception plus simple semble laisser présager moins de problèmes de jeunesse. Finalement, la configuration retenue se compose d'une protection renforcée (250 mm pour la tourelle et 160 mm pour l'avant de la caisse) et d'une caisse d'IS-2 rallongée et pourvue d'un galet de roulement supplémentaire (sept désormais). Un 12 cylindres Diesel W-12 plus performant (jusqu'à 850 chevaux, mais les véhicules de série n'en délivreront plus que 750 pour des questions de fiabilité) est installé afin de compenser le poids de presque 60 tonnes. La vitesse maximale se situe entre 41 et 43 km/h sur route (15 à 20 km/h en tout-terrain). Certaines sources laissent entendre que le surcroît de puissance du W-12 serait obtenu par la pose d'une suralimentation et une pression d'injection accrue.

En 1947, il est désigné IS-4 (modèle 1947), et la fabrication en série commence à la ChTZ de Chelyabinsk, supplantant alors l'IS-3, dont les défauts perdurent. Néanmoins, la construction est problématique, car les chaînes sont « calibrées » pour une production de masse, et le manque de soin apporté fait qu'une bonne partie des IS-4 est défectueuse. La première tranche laisse sa place à six démonstrateurs, qui servent à tester de nouvelles solutions techniques reprises sur le *Panzer V* Panther, notamment les deux ventilateurs assurant le refroidissement du moteur. En 1947, seulement 52 IS-4 sont sortis d'usine (sur une commande totale de 200 exemplaires). Malgré les modifications apportées, nombre de chars sont encore considérés comme non opérationnels. Plusieurs plans d'action sont lancés, mais les problèmes perdurent, et sa fabrication s'arrête en août 1949, avec 219 machines assemblées (155 en 1948 et 12 en 1949). Il semble que les 19 unités supplémentaires aient été construites pour compenser les IS-4 impropres à une mise en service.

L'équipe de L.S. Troyanov est alors affectée au développement d'un nouveau projet : l'*Objekt 730* (futur IS-8). À l'été 1950, les « lourds » partent pour l'Extrême-Orient pour éventuellement servir de fer de lance à une intervention soviétique en Corée. Néanmoins, les travaux se poursuivent, très lentement, et, en 1951, 25 nouvelles machines modernisées, reprenant des éléments de l'IS-3M, voient le jour sous la référence d'IS-4M. La revalorisation du blindage porte désormais le poids à 59,9 tonnes.

En définitive, tous les IS-4 sont stationnés à la frontière avec la Chine, où ils causent aussi bien des soucis aux mécaniciens, du fait de leur piètre fiabilité, et aux unités du génie, car leur poids frôlant les 60 tonnes les rend difficiles à déployer ; il est vrai que nombre de ponts ne peuvent supporter leur masse. En 1960, ils sont retirés du service, certains servant de cibles, et d'autres voyant leur tourelle venir renforcer des lignes de défense statique.

▲ Les photos d'IS-4 sont des plus rares. Il est vrai que le décret 701-070ss du 22 mars 1949 stoppe sa production avec effet immédiat et sa fabrication s'arrête en août 1949, avec 219 machines terminées (155 en 1948 et 12 en 1949). Il semble que les 19 unités supplémentaires aient été construites pour compenser les IS-4 impropres à une mise en service.

▶ Page de droite : L'*Objekt 730* (qui aurait du être produit en série sous la désignation d'IS-5) dans la cour de l'usine ChTZ de Chelyabinsk en septembre 1949. L'engin affiche un air de ressemblance avec l'IS-3, qu'il doit remplacer, néanmoins le châssis est rallongé net la tourelle est plus volumineuse. Par ailleurs, la motorisation et la boîte de vitesses sont revues pour une plus grande fiabilité.

IS-4
Unité non identifiée
Armée soviétique
Frontière russo-chinoise, années 1960

IS-5

Selon les sources, le projet *Objekt 248* débute en 1944 lorsque la LKZ de Leningrad travaille sur une version de l'IS-2 armée d'un canon de 100 mm S-34. Seuls des plans sont dessinés et une maquette en bois construite. La désignation IS-5 est parfois accolée à ce projet.
Fin 1948, il apparaît que l'IS-4 est trop lourd pour être déployé rapidement et que ses performances sont en deçà des prévisions initiales. La ChTZ de Chelyabinsk propose alors de reprendre sa base et de l'alléger pour réduire la masse à 50 tonnes. L'installation d'un moteur modernisé et plus puissant doit par ailleurs améliorer la fiabilité tout en assurant un meilleur comportement dynamique.
Au printemps 1949, Kotin travaille alors sur l'*Objekt 730*, un engin finalement assez différent de l'IS-4 et qui reprend les études menées sur les IS-3 et IS-7. Ainsi, la tourelle, coulée, est mieux profilée, la suspension est revue, tout comme la transmission. Si le D-25T de 122 mm est conservé, mais dans une version plus résistante et simplifiée, un système de chargement assisté des munitions est prévu pour augmenter la cadence de tir. Le compartiment arrière est redessiné afin d'améliorer le refroidissement.
Début avril 1949, Kotin expédie un rapport accompagné d'une maquette en bois à Moscou pour faire valider ses propositions. Des corrections sont alors apportées, et, en mai 1949, les croquis sont revus en fonction des *desiderata* officiels. Fin juin, les plans définitifs sont prêts. Toutefois, la construction des prototypes prend du retard, et pour gagner du temps, des pièces spécifiques à l'*Objekt 730* sont construites et montées sur deux IS-4 afin de respecter la date butoir prévue pour le mois d'août 1949. Les deux machines voient leur tourelle déposée pour gagner du poids, et des lests sont mis en place pour simuler une masse de 50 tonnes. Les blocs sont ceux d'origine dans l'attente des V-12-5 plus puissants en cours de développement, mais il semble que leur rendement ait été réduit à 700 chevaux. Les démonstrateurs des IS-7 sont également mis à contribution, et des éléments du futur IS-5 y sont implantés pour commencer la campagne de tests au plus tôt.
En définitive, à l'été 1949, si aucun démonstrateur roulant n'est prêt, une bonne partie des nouveaux composants

a été validée. Le premier châssis est finalisé le 30 juillet 1949, et le deuxième est disponible au 8 août de la même année. L'assemblage final est malgré tout encore retardé, car des composants sont encore en phase d'essai. À la mi-septembre, un prototype est enfin terminé, mais le nouveau moteur n'est toujours pas opérationnel, tout comme la boîte de vitesses modernisée (à 8 rapports).
Lors des premiers tours de chenilles, les problèmes apparaissent, notamment avec la transmission. Fin 1949, les éléments défaillants sont remplacés, mais, en janvier 1950, un cahier des charges différent est établi. En mars 1950, trois démonstrateurs sont construits, et, à la mi-avril, la campagne d'essais débute. Le bilan est plutôt positif, avec une fiabilité considérée comme supérieure à celle des machines alors en service, en dépit de quelques soucis de suspension. En outre, l'architecture des IS-5 permet d'envisager sereinement de futures modernisations.
Dix nouveaux exemplaires sont produits et expédiés en unités pour des tests « grandeur nature ». Là encore, leur comportement est jugé satisfaisant, mais une nouvelle liste de modifications est rédigée, et leur application demande une refonte si importante qu'un nouveau véhicule doit être développé : ce sera le futur IS-8, qui bénéficiera donc des avancées appliquées sur l'IS-5.

IS-6 (*Objekt 253*)
Camp militaire de Koubinka,
Moscou, Union soviétique, années 1950

IS-6

Immédiatement après la fin des hostilités avec les Allemands, un projet de tank lourd, qui résoudrait les problèmes de transmission rencontrés sur les IS-2 et surtout les IS-3, est lancé. Certaines sources font remonter les premiers travaux au mois de décembre 1943 sur un « blindé de percée de grande capacité ». Les études auraient porté, sous réserves, sur un canon d'assaut lourd, armé d'un tout nouveau 152 mm, à moteur avant de manière à placer l'équipage et la culasse de la pièce à l'arrière. Moscou met alors en concurrence les bureaux d'études SKB-2 de Leningrad, avec à leur tête Josef Yakovlevich Kotin, ceux de la ChTZ de Chelyabinsk et ceux de la LKZ. Kotin propose alors une transmission électrique avec un générateur couplé à une mécanique thermique. Son principe de fonctionnement est largement copié sur celui des chasseurs de chars Ferdinand/Elefant capturés et analysés par les ingénieurs soviétiques. Sur un châssis d'IS-1, un démonstrateur technique avait déjà été assemblé durant la guerre : l'IS-1E doté d'un générateur électrique DK-304A de 385 kilowatts. Les autorités moscovites sont alors intéressées par ce projet baptisé IS-6. Les sources manquent de clarté sur l'identification des prototypes construits.

Ainsi, l'*Objekt 253* (aussi nommé *Objekt 703*, qui est toutefois la référence de l'IS-3), doté d'un train de roulement similaire à la série des IS-2, est censément pourvu d'une transmission électrique, qui s'avère somme toute loin d'être au point, puisqu'elle prend même feu après seulement une trentaine de mètres parcourus par le char en dehors de son hangar. Il est vrai que la chaleur émise par le générateur, qui en outre majore le poids de 1,7 tonne, est très mal évacuée, et le moteur suralimenté de 750 chevaux est aussi un gros pourvoyeur de calories. De très nombreux ventilateurs sont alors nécessaires pour refroidir le tout, mais ils consomment une partie non négligeable de la puissance du 12 cylindres. L'engin ne dépasse alors pas les 35 km/h.

Dans ces conditions, un projet plus simple, référencé *Objekt 252* (ou *Objekt 257*), est proposé. Ce dernier est doté de la transmission mécanique de l'IS-3 (celle de l'IS-4 est aussi mentionnée) et d'un train de roulement composé de six grands galets et dépourvu de rouleaux de retour. Le poids baisse de 54 à 51,5 tonnes, et la vitesse maximale est de 43 km/h.

Les deux démonstrateurs font l'objet d'une campagne d'essais, et les autorités soviétiques concluent que l'*Objekt 252*, lui aussi armé d'un 122 mm, n'apporte rien de plus que les « lourds » alors en service, et que l'*Objekt 253* manque de fiabilité et demande de trop grosses quantités de cuivre. En définitive, le projet IS-6 est purement et simplement abandonné au profit de l'IS-7, qui paraît plus prometteur.

▶ Page de droite : Coûteux, très lourd, souffrant de la concurrence des *Main Battle Tank*s comme le T-54, l'IS-7 ne connaît aucune production en série. Au final, seulement quelques prototypes sont assemblés.

IS-7

À l'été 1945, l'équipe de l'ingénieur Nikolai Fedorovich Shashmurina planche sur un tout nouveau char lourd référencé *Objekt 260.* Les hommes rassemblés pour l'occasion possèdent une grande expérience dans le domaine de l'ingénierie lourde et décident de s'inspirer du *Panzer IV Ausf. B* Tiger II tout en conservant les solutions techniques appliquées sur l'IS-3. La première proposition reprend une transmission électrique couplée à deux Diesel cumulant la puissance de 1 200 chevaux. L'armement se compose d'un très puissant tube S-26 de 130 mm, long de 57,2 calibres, dérivé du B-13 de marine. La maquette en bois dévoile un engin très compact en dépit d'un poids estimé à 65 tonnes.

Finalement, les déboires rencontrés sur les IS-6 poussent les Soviétiques à abandonner ce projet et, en 1946, à élaborer une version plus classique. Faute de disposer des deux moteurs prévus, une mécanique Diesel TD-300, dérivée d'un bloc destiné à l'aviation (ACH-300), est installée. Doté d'une boîte de vitesses à six rapports, le premier prototype est testé le 8 septembre 1946 (certaines sources indiquent 25 décembre 1946). Le bilan après 1 000 km d'essais paraît satisfaisant, avec près de 60 km/h sur route (voire plus selon certaines informations) et 32 km/h en tout-terrain. Le deuxième *Objekt 260* est

▼ L'IS-7 regroupe le meilleur de la technologie soviétique (et allemande) de l'époque. Certaines sources n'hésitent pas à affirmer que cet engin est le char lourd le plus performant développé par l'Union soviétique, d'autres avancent un cruel manque de mise au point.

IS-7
Camp militaire de Koubinka,
Moscou, Union soviétique, années 1960

terminé le 25 décembre 1946 et il effectue 45 kilomètres pour tester un système d'extinction des incendies automatique, la résistance des réservoirs de carburant souples contenant 800 litres…

En 1947, une version encore plus sophistiquée est étudiée. En acier laminé, son blindage adopte une forme de « nez de brochet », avec deux plaques en V épaisses de 150 mm. Plus aplatie que sur les premières versions, la tourelle affiche une épaisseur de 210 mm inclinée à 61°, et le masque atteint les 355 mm. Un nouveau canon S-70 de 54 calibres est aussi implanté. Dérivée d'un matériel naval, cette pièce est capable de tirer un obus de 36,5 kg à la vitesse de 945 m/s, lequel est susceptible de percer 188 mm d'acier à 2 000 mètres sous une incidence de 0°. Pour assurer la défense rapprochée, deux mitrailleuses de 14,5 mm (l'une coaxiale et l'autre en position antiaérienne) et six de 7,62 mm sont présentes. Suite à des difficultés de mise au point sur les mécaniques originellement prévues, un 12 cylindres M-50T Diesel, repris sur un sous-marin, de 1 050 chevaux (1 250 pour une version améliorée M-50F3) à 1 850 tr/min est monté, et la capacité des réservoirs est poussée à 1 300 litres.

En 1948, quatre prototypes sont construits, avec cette fois une boîte de vitesses à huit rapports. Les comptes rendus officiels présentent des véhicules de combat rapides, maniables et capables de résister à des projectiles de *8,8cm* et de *12,8cm*. Les obus de 122 mm n'ont aucun effet, et même « du 130 mm » ne parvient pas à percer le blindage. La compacité de l'IS-7 (sa désignation au sein de l'Armée soviétique) fait toutefois craindre des dommages à l'équipage suite aux ondes de choc. Un chien est alors installé dans un engin, qui est pris sous le feu d'un autre IS-7. Après ouverture des trappes, l'animal est en bonne santé ! Néanmoins, les essais sont marqués par le décrochage d'une chenille, qui vient casser un galet de roulement, et un incendie mal maîtrisé par le système d'extinction. Le tank brûle d'ailleurs en totalité, mais les cinq hommes parviennent à s'échapper.

Cela ne remet pas en cause les qualités du blindé, et une commande de 50 exemplaires est passée… mais elle ne sera jamais honorée. En effet, les défauts de l'IS-7 sont nombreux, comme son ergonomie déplorable, avec un accès trop difficile à des munitions trop lourdes qui nécessitent la présence de deux chargeurs, l'impossibilité d'utiliser les trop nombreuses mitrailleuses qui, de surcroît, ne peuvent être rechargées au combat… En outre, inspirée de celle du Tiger II, la suspension à barres de torsion, couplée à des amortisseurs hydrauliques, s'use trop rapidement et casse régulièrement à haute vitesse. De plus, sa masse de 68 tonnes (une version de 50 tonnes est un temps envisagée) dépasse les capacités de pontage (55 tonnes) des unités du génie, son prix de revient est trop élevé et sa maintenance demande trop d'attention. Finalement, le programme est abandonné.

DE L'IS-8 AU T-10M

Les déboires rencontrés par les précédentes études permettent aux Soviétiques de préciser le cahier des charges d'un nouveau « lourd », dont le développement commence en 1948 avec l'*Objekt 730* (ex-IS-5). Ainsi, ce dernier reprend le système de rotation électrique de la tourelle de l'IS-7, tout comme sa suspension à barres de torsion. Le moteur V-12-5 de 750 chevaux est dérivé de celui de l'IS-4, qui lui « donne » également ses chenilles. Son 122 mm D-25TA est une amélioration de la pièce équipant les IS-2 et IS-3, notamment grâce à la pose d'un extracteur de fumée, et l'engin voit ses performances balistiques augmenter suite à l'introduction de l'*Armour Piercing Capped Ballistic Cap* (APCBC) BR-472. La tourelle, dont la partie frontale a une épaisseur de 200 mm, ressemble à celle de l'IS-3.

La production commence au début des années 1950 à la ChTZ de Chelyabinsk sous la désignation d'IS-8, puis d'IS-10 pour tenir compte des modifications apportées. En 1953, la campagne de déstalinisation s'accompagnant d'un changement d'appellation, l'engin est alors rebaptisé T-10. Au total, 205 exemplaires sont construits à la ChTZ de Chelyabinsk jusqu'en 1956.

À peine l'assemblage de l'IS-8 lancé que, en 1951, un programme de modernisation est planifié. La LKZ planche alors sur l'*Objekt 267*, qui se différencie principalement du véhicule de base par son extracteur de fumée placé derrière le frein de bouche du D-25TS et son stabilisateur modèle PUOT « Ouragan » sur le plan vertical. En 1954, les études sont terminées, et, en 1955, cinq démonstrateurs sont construits. Le 11 juillet 1956, le T-10A entre en service, et 50 unités sortent, entre 1956 et 1957, de l'usine ChTZ sous la référence d'*Objekt 731*. En 1954-55, la LKZ modernise l'*Objekt 267* avec l'ajout d'un stabilisateur PUOT-2 « Grom » sur les deux axes et de nouveaux dispositifs de contrôle de tir. Le démonstrateur est testé en 1956, et sa fabrication (sous la désignation d'*Objekt 733* spécifique à l'usine ChTZ) débute en 1957. Au final, 110 T-10B sont acceptés.

En 1955, LKZ planche sur l'*Objekt 272*, qui se caractérise par son canon M-62-TS de 122 mm long de 46 calibres, disposant d'un nouveau frein de bouche, de deux mitrailleuses lourdes de 14,5 mm KPVT (remplaçant les deux DShK de 12,7 mm), d'équipements de vision nocturne infrarouges et d'un système pressurisé pour la défense NBC (nucléaire, biologique et chimique). Le nouveau perforant transperce 185 mm de blindage à 1 000 m (160 mm auparavant). En 1957 débutent les essais d'un prototype, et la production en série est lancée entre 1958 et 1965 à la ChTZ (sous la désignation d'*Objekt 734*) et à la LKZ entre 1958 et 1962, avec un total de 1 079 T-10M (certaines sources avancent le chiffre de 8 000 exemplaires, toutes versions confondues).

En 1963, un schnorkel est installé pour permettre le passage des coupures humides, et, en 1967, de nouveaux projectiles sont disponibles, dont un à charge creuse BP-460A capable de perforer 300 mm à toutes distances.

En définitive, les T-10 sont retirés des formations mécanisées de première ligne en 1967, puis sortis des effectifs en 1997.

OBJEKT 279

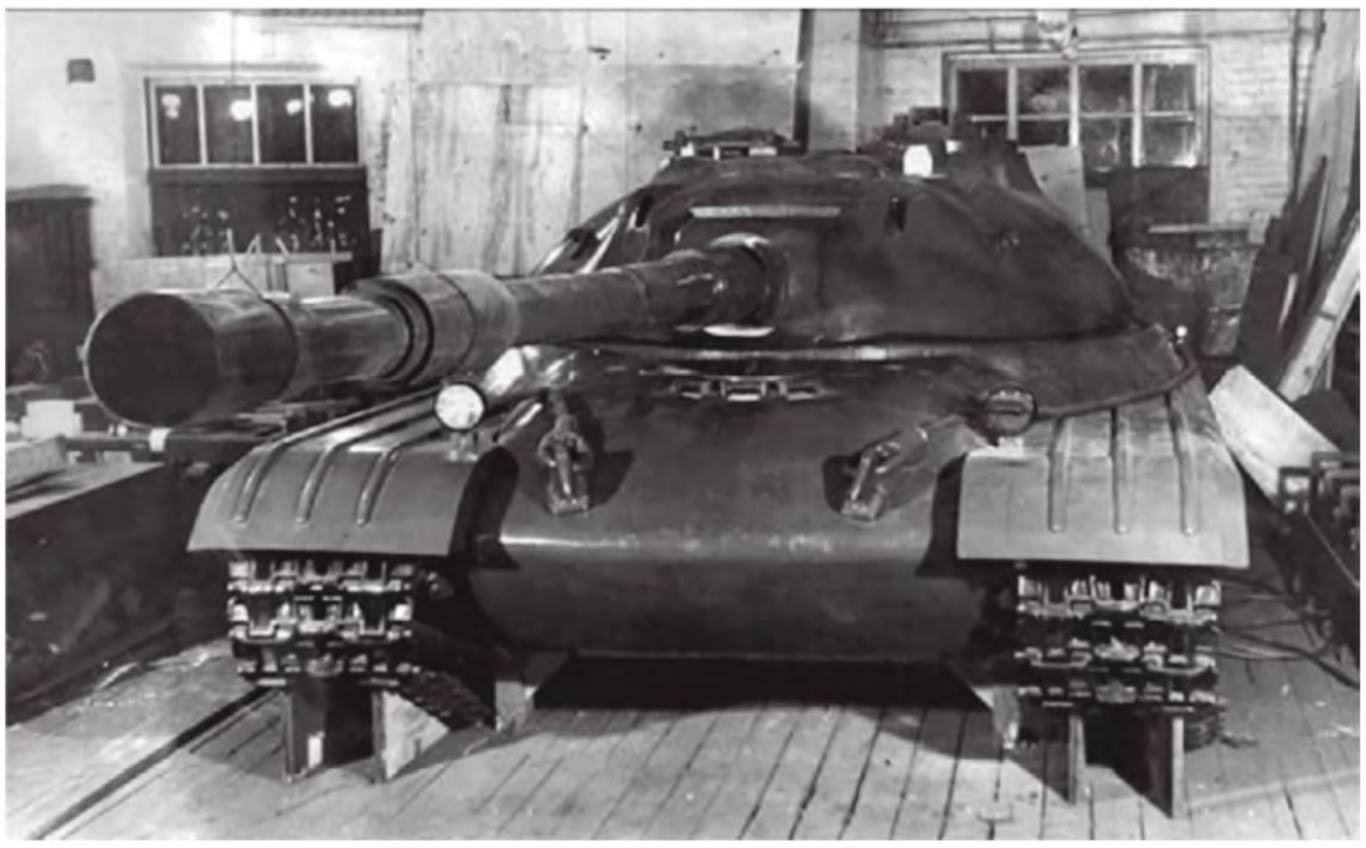
Début 1956, le ministère de la Défense soviétique projette d'acquérir un engin lourd de nouvelle génération, de la classe des 50 à 60 tonnes, susceptible de se déplacer dans des zones inaccessibles aux autres blindés. Le bureau d'études de la LKZ planche alors sur une plateforme s'inspirant de travaux américains réalisés sur les automoteurs T-95. Le prototype russe, référencé *Objekt 279*, reprend donc le train de roulement constitué de deux paires de chenilles, mais cette fois positionnées sous le plancher et non plus de manière traditionnelle sur les côtés de la caisse. Les quatre voies du train de roulement sont

▲ T-10M dans Prague en août 1968. Cette version se distingue notamment par le montage d'un canon M-62-TS de 122 mm, long de 46 calibres, disposant d'un nouveau frein de bouche.
Droits réservés

◀ En août 1968, Moscou déclenche l'opération « Danube », qui vise à mettre fin au « Printemps de Prague ». Pour ce faire, l'Armée soviétique déploie ses matériels les plus performants, comme ses chars lourds T-10M, dont l'exemplaire visible sur cette photo arbore ses bandes blanches « d'invasion ».
Droits réservés

T-10M
Unité non identifiée
Armée soviétique
Prague, République socialiste tchécoslovaque, août 1968

Objekt 279
Camp militaire de Koubinka,
Moscou, Union soviétique, années 1960



montées de part et d'autre de deux poutres longitudinales rectangulaires. Celles-ci ont la particularité d'être creuses, de façon à servir de réservoirs à carburant. Cette configuration autorise une réduction de la pression au sol (0,60 kg/cm²) tout en améliorant la motricité lors des progressions dans des zones peu porteuses.

La suspension est de type hydropneumatique. Le blindage de l'*Objekt 279* bénéficie d'un dessin élaboré en forme de coque de bateau de course, car ce char doit résister au feu des chasseurs-bombardiers de l'OTAN et affronter des retranchements solidement défendus. Sa protection tient compte des armes à charge creuse. La tourelle moulée reprend le dessin d'une soucoupe inversée, allure désormais classique pour les tanks russes. Cette conception favorise le ricochet des projectiles adverses.

De manière à maximiser les chances de survie de son équipage de quatre hommes, la partie frontale atteint les 305 mm, inclinés à 30°, et pour faire face aux retombées radioactives et chimiques d'une éventuelle Troisième Guerre mondiale, l'*Objekt 279* bénéficie d'une surpression automatique de l'atmosphère du compartiment de combat, l'air aspiré passant par des filtres à charbon. En sus, le dessin de la superstructure intègre ces nouvelles menaces. En théorie, la forme elliptique du châssis est supposée l'empêcher de se retourner s'il venait à se retrouver pris dans le souffle d'une explosion nucléaire. Afin de garantir de hautes performances, un moteur 2DG-8M fort de 1 000 chevaux à 2 400 tours par minute, couplé à une inédite boîte de vitesses semi-automatique à trois rapports, est installé. Stabilisé sur deux plans par un système « Groza », l'armement principal est constitué d'un canon rayé M-65 de 130 mm de 60 calibres, dont les munitions sont capables de transpercer 230 mm d'acier homogène à 1 000 mètres sous une incidence de 30°. Cette fiche technique des plus ambitieuses nécessite de faire appel à des technologies de pointe, et cette complexité mécanique débouche sur une mise au point longue et laborieuse. En effet, la transmission entraînant les quatre chenilles se révèle difficile à synchroniser. Sujet à des pertes de puissance subites, le bloc-propulseur est, de plus, loin de fonctionner convenablement. Le premier prototype voit le jour fin 1959 et est supposé être performant sur sol très meuble (marécages par exemple). Toutefois, l'*Objekt 279*, qui ne semble pas avoir reçu d'autre dénomination, se révèle délicat à produire du fait de son train à quatre voies, et sa maintenance est jugée trop compliquée et onéreuse. Le projet est finalement abandonné, les Soviétiques préférant lancer des programmes de modernisation de leurs IS-8/T-10.

▲ Les 2 photos : L'*Objekt 770* est l'un, si ce n'est le, des derniers projets de chars lourds menés par les Soviétiques. Si ces blindés emportent des pièces de gros calibres (130 mm pour le « 770 »), ils souffrent de coût de fabrication et d'entretien très élevé en comparaison des MBT qui vont finir par être armés, dans les années 1970, de canons de calibre équivalent comme le T-72 et son tube de 125 mm.

OBJEKT 770

La Guerre froide risquant de voir l'utilisation de bombes nucléaires, les bureaux d'études de la ChTZ de Chelyabinsk étudient, dans les années 1960, un « lourd » capable d'être déployé en ambiance contaminée grâce à un dispositif similaire à celui de l'*Objekt 279.* Des extincteurs automatiques, des équipements de vision nocturne et un semi-gyrocompas sont aussi prévus. L'armement reprend le M-65 de 130 mm, avec 26 obus, couplé à un chargeur automatique et une mitrailleuse KPVT (250 coups). Le glacis mesure 120 mm d'épaisseur et la tourelle 290 mm. Le moteur est un 10 cylindres DTN-10 Diesel de 1 000 chevaux à 2 500 tours par minute, pourvu d'un système de refroidissement par eau. Servi par quatre hommes, l'*Objekt 770* s'avère plutôt réussi, avec une excellente maniabilité, mais la puissance des chars moyens ne rend plus indispensable le déploiement de blindés lourds. ■

SAHARA !

FRANÇAIS LIBRES CONTRE ITALIENS, 1940-1943

De décembre 1940 à juillet 1943, le théâtre d'opérations africain est le seul opposant les Alliés aux puissances de l'Axe. Pour la France libre comme pour l'Italie, disposant chacune d'empires coloniaux (bien que se le disputant avec Vichy pour la première), le front de l'Afrique septentrionale, et notamment la Libye, est le garant de leur présence en tant que puissance militaire et politique dans la Seconde Guerre mondiale.

Par Franck Segrétain

Profils couleurs © M. Filipiuk / Batailles et blindés, 2019

En 1940, la Libye est la « perle » de l'empire italien avec de vastes espaces vides de population, du pétrole et du gaz, où tout est à créer, à l'image de l'Italie nouvelle que Mussolini veut façonner. Étendue sur 1,8 million km², la Libye compte 800 000 habitants, dont 80 000 colons italiens. Rome y investit et réalise d'importants travaux d'infrastructure (routes, voies ferrées et aérodromes), façonnant des villes nouvelles à Tripoli, Benghazi ou Derna. L'Italie veut faire de sa colonie la terre d'accueil des émigrants italiens, la « nouvelle Amérique ». Chaque colon reçoit ainsi 25 hectares de terre avec une maison, un groupe électrogène et un puits. Près de 275 000 hectares sont ainsi distribués, notamment en Tripolitaine. Les Italiens effectuent également des fouilles archéologiques à Leptis Magna et Sabratha : pour le pouvoir fasciste, ces villes romaines sont le symbole des droits historiques de l'Italie sur la Libye. En 1934, le maréchal Balbo est nommé gouverneur général. Il divise la colonie en quatre provinces et un territoire saharien : Tripoli, Derna, Benghazi, Misrata et le territoire militaire du sud avec pour capitale Hon. Il met aussi en place une politique d'assimilation des Libyens tout en respectant les traditions musulmanes.

L'ACTIVITÉ MILITAIRE ITALIENNE DANS LE SUD LIBYEN

Le dessein expansionniste de Mussolini vers le Tchad et le Niger français explique l'effort de colonisation et l'installation de garnisons jusque dans les palmeraies les plus méridionales du Sahara libyen. Ce désert est particulièrement inhospitalier et chaque oasis essaimée dans le vaste espace de 3 millions de km² constitue le bastion d'une présence militaire transalpine qui reste néanmoins diffuse. Les Italiens tentent de pallier cet inconvénient par l'aviation et la mobilité des compagnies sahariennes. Groupées au sein du commandement saharien en 1938, cinq compagnies sont créées en restructurant les troupes montées sur dromadaires – les méharistes – en une infanterie motorisée appuyée par l'aviation. Ces compagnies sahariennes mobiles, appelées aussi auto-avio-sahariennes, basées au nord, à Mizdah, à l'ouest, dans les oasis d'Ubari, de Mourzouk et de Serdeles, et à l'est dans celle de Koufra, et fortes chacune d'environ 40 Italiens et 80 Libyens, doivent mener des reconnaissances dans le désert, protéger les frontières et assurer l'ordre colonial en contrôlant les tribus. À l'automne 1940, sur les 189 000 soldats du *Regio Esercito* en Libye, 149 officiers, 952 sous-officiers

et hommes de troupes italiens et environ 3 650 Libyens sont affectés au *Comando del Sahara Libico*.

LA VOLONTÉ DE LECLERC : REPRENDRE LE COMBAT

Avec le ralliement du Tchad à la France libre le 26 août 1940 à l'initiative du gouverneur Félix Éboué et l'arrivée du colonel Leclerc à Fort Lamy en octobre, les Italiens s'inquiètent pour leur frontière Sud. Au Tchad, coincé entre la Libye italienne et le Niger légaliste, Leclerc craint lui une agression transalpine venue des garnisons des postes du Fezzan (à l'ouest, autour de l'oasis de Mourzouk), et de Koufra. C'est la raison pour laquelle il veut attaquer le premier, créer un front français contre l'Axe en Libye, tout en assurant sa frontière orientale avec le Niger vichyste. Cependant, en cet automne 1940, le manque de moyens, d'expérience des tirailleurs et des quelques aspirants venus de Londres, le manque d'aptitude (et d'entrain) au commandement de certains cadres coloniaux (pour lesquels Vichy garantissait la paix), obligent Leclerc à retarder son offensive. En l'absence de toute infrastructure en Afrique-Équatoriale, les fleuves – le Congo, l'Oubangui, le Chari – sont les voies de pénétration privilégiées sur lesquelles les Français libres comptent pour acheminer les matériels, les hommes et les armements. Il y a 1 600 km de Fort Lamy à Faya Largeau, 600 km de Faya à Zouar, aux confins du Tchad. Seules quelques pistes sont carrossables ; les camions susceptibles de parcourir ces routes sont rares, malgré les emprunts faits aux Anglais et les réquisitions. En outre, les FFL (4 000 Africains et 600 Européens) ont besoin plus de 7 tonnes d'alimentation par jour à apporter du sud. Enfin, les possibilités en eau dans la région sont limitées.

Malgré tout, la volonté de fer de Leclerc et la débrouillardise des FFL permettent d'installer à Zouar, dans le Tibesti, un dépôt pour les futures expéditions vers la Libye maintenant plus proche… Encore que : la frontière libyenne est à 200 km et les postes italiens de Mourzouk et de Koufra sont à plus de 1 000 km…

◥ Les Italiens, depuis leur rêve de conquête d'une partie de l'Afrique, espèrent monter une force indigène qui leur serait fidèle afin de lutter contre les autres puissances européens. Si certaines unités de ce type participent au second conflit mondial, la grande majorité sera cantonnée à des tâches de surveillance. DR

▶ Leclerc, gabarit et visage taillés à la serpe, est constamment au milieu de ses hommes. C'est surtout son sens du « système D » qui va l'emporter en Afrique du Nord face à des pénuries diverses en matériel !

Sauf mention contraire, toutes photos Mémorial Leclerc

▼ Le sable et la chaleur sont deux ennemis majeurs pour les hommes... mais aussi pour la mécanique. On ne roule pas dans le désert avec des véhicules prévus pour l'Europe !

▶ Même si les véhicules adaptés aux conditions désertiques présentent moins de risque de tomber en panne, ils ne sont jamais à l'abri d'un ensablement ! Ici, les hommes vêtus d'une pélerine pour se protéger du soleil sont en train de désensabler un Matford V8 à l'aide de rondins de bois.

▼ Les unités méharistes sont utilisées par les puissances occidentales depuis le début de la colonisation en Afrique. Ici, la colonne d'artillerie du lieutenant Ceccaldi, photographiée en 1941. Si ces unités sont adaptées à la guerre dans un environnement désertique, elles le sont moins pour les raids sur de grandes distances menés par Leclerc.

PREMIERS « RAIDS OFFENSIFS »

Leclerc aurait voulu frapper vite et fort ; l'un et l'autre lui étant refusés, il va profiter de son dernier atout : la surprise.
Entre le 23 décembre 1940 et le 15 janvier 1941, deux « raids offensifs » sont lancés contre les postes italiens de Mourzouk et de Tedjéré ; ce sont les premiers actes de guerre des Forces françaises libres contre l'Axe depuis un territoire français. Partant de Zouar, 48 hommes du groupe nomade du Tibesti, leur armement et leur ravitaillement montés sur 63 chameaux, ont pour mission de reconnaître et de s'emparer du poste italien le plus méridional, celui de Tedjéré, tandis qu'un détachement motorisé renforcé par des Britanniques doit attaquer l'impressionnant bastion ottoman de Mourzouk. À chaque fois, les garnisons sont décidées, organisées et à l'abri dans leur fortin. À Tedjéré, le lieutenant Sarazac essuie un échec ; à Mourzouk, le poste et l'aérodrome sont attaqués mais le lieutenant-colonel d'Ornano est tué.

Leclerc comprend qu'il lui faudra être patient pour accumuler du matériel et former des unités plus conséquentes afin de « mener un raid aussi fort que possible » avec l'appui d'une aviation « pendant, avant et après ». Après ses attaques contre Mourzouk et Tedjéré, le colonel s'attend à une réplique des compagnies sahariennes. Mais, au début de février 1941, les troupes italiennes du maréchal Graziani subissent une défaite à Beda-Fomm, port sur le golfe de Syrte, face à la *Western Desert Force* du général Wavell. Graziani craint d'être pris entre deux feux : celui de Wavell et celui des troupes françaises de Tunisie qu'il pense (à tort) être prêtes à reprendre le combat. Mais surtout, depuis le 31 janvier, des renseignements l'ont informé que « de forts échelons gaullistes visant l'occupation du Fezzan sont signalés le long de la frontière méridionale de la Libye (et qu'à) Mourzouk, le vieux chef rebelle senoussi Abd el Gelil Seif en Nasr serait rentré en contact avec les dissidents gaullistes… ». Tant et si bien que Graziani décide de retirer dans la précipitation ses troupes de Cyrénaïque. En mars

1941, les Britanniques fragilisent encore le *Sahara Libico* en s'emparant de l'oasis d'Al-Jaghboub, à 65 km de la frontière égyptienne, dont les commandos britanniques font la base de leurs incursions contre les garnisons italiennes en Libye.

OBJECTIF KOUFRA !

Leclerc sait que la décision militaire se fera au nord, entre les armées germano-italiennes et britanniques, et non au sud, entre les compagnies sahariennes et sa colonne hétéroclite… L'action des Français libres a un objectif politique, à savoir prouver que l'Armée française combat toujours. Les raids des FFL n'ont pas de visée stratégique mais des buts multiples : harcèlement des voies de communication, captures de forts et de villages ayant une résonance militaire (Koufra) ou religieuse (Sebha), volonté de disperser les forces italiennes, de les laisser sur la défensive et dans l'inquiétude d'une prochaine attaque. Voulant profiter des progrès du général Wavell au nord, le colonel Leclerc, le 16 février, lance 150 véhicules en deux groupements aux ordres du commandant Dio et du capitaine Barboteu sur la route du puits de Sarra ; l'objectif est l'important fort de Koufra, nœud de la défense transalpine du sud-est libyen, près de la frontière égyptienne. L'officier veut infliger des dégâts à l'aérodrome et mettre la pression sur les Italiens.

Le 19 février, devant le fort d'El Tag, à Koufra, Leclerc, par sa capacité manœuvrière combinant fixation et débordement, combats sur véhicules et à pied, se débarrasse de la compagnie saharienne du capitaine Moreschini qui abandonne Koufra à son sort et se replie vers le poste de Tazerbo. Devant la garnison forte de 300 hommes, le peloton du capitaine de Rennepont ne se lance pas à l'assaut, préférant le harcèlement, les coups de main, le pilonnage avec l'unique canon de 75 mm de montagne. Là encore, il s'agit, avec les moyens du bord, d'inquiéter les Italiens, de les laisser sans information et sans soutien, terrestre et aérien. Dans le fort, le commandement du capitaine Colonna est passif et les 240 indigènes du poste sont sensibles à la perte de prestige de l'Italie fasciste : Benghazi a été prise depuis trois jours.

LES FORTS ITALIENS

Ces vastes positions, souvent bâties en terrain accidenté, sont peu visibles pour l'assaillant, parfois enterrées. Leur tracé suit le terrain pour créer des champs de tir rasant. Des plans rigoureux établissent l'emplacement des tranchées, des abris, des positions pour les canons et des armes automatiques. Des champs de mines sont placés sur certaines faces du glacis. L'ensemble est ceinturé de réseaux de fil de fer barbelé. Les garnisons sont à peu près identiques : dix à quinze officiers, une centaine d'Italiens et de 150 à 300 ascaris. L'armement est composé d'une dizaine de canons de 75, de 65 et de 20 mm, 20 à 30 armes automatiques, 4 à 6 mortiers de 80 mm. Un terrain d'aviation est installé à proximité.

◀ Voici la monture remplaçant chameaux et autres dromadaires dans les colonnes des FFL. Cependant, les dotations en véhicules ne sont jamais suffisantes... et les colonnes se transforment bien souvent en un mélange hétéroclite de véhicules anglais, italiens, français, civils, militaires...

Le 1er mars, le colonel Leclerc pénètre sans coup férir dans le fort qui tombe aux mains de la France libre. C'est une réussite qui doit beaucoup au moral des FFL venus jusqu'en Libye pour en découdre. Les Italiens perdent les 59e et 60e compagnies de mitrailleurs et la *Compagnia Sahariana di Cufra* est hors d'état de nuire. Un mois plus tard, Rommel repousse l'Armée britannique à la frontière égyptienne et menace Le Caire. En remettant Koufra et son aérodrome aux Anglais, les FFL entrent dans le jeu allié : la position est stratégique pour les Britanniques, entre l'Égypte et le Nigéria, comme elle l'était pour les Italiens, entre Rome et l'Afrique-Orientale.

RÉORGANISATION ITALIENNE

Le 1er octobre 1941, le commandant en chef du Sahara libyque, le général Piatti Dal Pozzo, nommé en mars, fixe ses instructions pour retrouver une cohésion entre les « structures permanentes » (les bastions) mise à mal par la perte de Koufra. Dans le Fezzan, point d'appui stratégique pour la défense de la région de Tripoli (la « Libye utile »), les Italiens réoccupent les postes abandonnés ; des compagnies de mitrailleurs de position et des batteries d'artillerie sont affectées notamment au secteur de Sebha ; des réseaux de barbelés et de mines sont installés ; les méharistes sont remplacés par des patrouilles entièrement motorisées et bien armées qui doivent maintenant couvrir un plus grand territoire à partir de leurs bastions fixes pour combattre des unités ennemies qui ne veulent plus seulement faire des reconnaissances offensives, mais bien les détruire. L'effort est porté sur la coordination des liaisons entre les garnisons, les compagnies sahariennes et l'aviation encore disponible.

Piatti Dal Pozzo veut désormais que les garnisons agissent comme des sonnettes d'alarme. Mais il manque de moyens et, face à l'immensité du territoire dont il a la charge, il lui faut faire un choix : disposer de garnisons fixes pour défendre pied à pied le terrain ou d'unités mobiles pour faire face à des incursions… Il décide de

continuer à s'appuyer sur le triangle Um el Araneb – Ghatroun – Uau el Kébir qui doit empêcher le passage vers le nord d'éléments ennemis ; les autres postes, dont Zuila, sont abandonnés au profit du triangle dont on souhaite la montée en puissance. Ghatroun est la pointe Sud du dispositif transalpine et la base d'appui pour les colonnes mobiles ; elle défend Uau el Kébir, principal point d'eau et base aérienne. Les compagnies sahariennes sont sur le pied de guerre et nomadisent pour conserver leur

OPÉRATION « CRUSADER »

En novembre 1941, est lancée l'opération « Crusader » qui consiste à laisser le *XIII Corps* britannique tenir les lignes au nord, tandis que le *XXX Corps*, largement blindé, attaquera au sud du front oriental libyen ; une fois la percée faite, il prendra les forces italo-allemandes à revers, puis rejoindra la garnison australienne encerclée à Tobrouk. Le plan de déception qui accompagne « Crusader » consiste à faire croire à Rommel que l'attaque aura lieu très loin dans le sud, à partir des oasis de Siwa, d'Al-Jaghboub et de l'aérodrome de Koufra que Leclerc a cédé aux Anglais ; preuve que, malgré leur succès, les Français libres n'ont pas encore le statut d'une armée alliée, qui serait engagée dans un dialogue tactique et opérationnel avec les Britanniques.

esprit guerrier, signaler tout mouvement, reconnaître les itinéraires empruntés par les Français, préciser les connaissances du terrain (eau, dunes, mouvements du terrain). Les directives du *Duce* du 23 janvier 1942 mettent en avant le danger de « l'avancée des troupes ennemies dans le sud saharien », réclament de la mobilité et la mobilisation de l'aviation pour y faire face. L'objectif est de protéger la « Libye utile » grâce à un dispositif aérien en demi-cercle, depuis la frontière tunisienne jusqu'à Syrte, avec, d'ouest en est, les places de Ghat, Ghadamès, Ubari, Mourzouk, Tmessa. Néanmoins, cette couverture aérienne est limitée avec une petite vingtaine d'appareils vieillissants. De plus, compte tenu des tempêtes de sable fréquentes au Sahara, les bastions ne peuvent pas bénéficier d'un appui aérien continu. Surtout, face aux vastes mouvements opérationnels au nord entre le *Deutsches Afrika-Korps* et la *8th Army* britannique, le Sahara est aux yeux du commandement en chef des forces armées en Afrique du Nord, le général Bastico, un front secondaire.

ENTRETENIR L'INSÉCURITÉ DANS LE FEZZAN

Si à l'est de la Libye, l'oasis de Koufra constituait le seul point fort de la défense italienne, à l'ouest, dans le Fezzan, une dizaine de postes italiens quadrille le territoire. Leclerc a l'intention d'y mener des incursions limitées mais incessantes, puis, à moyen terme, de prendre ces postes et de poursuivre sur la route de Tripoli. Néanmoins, cet objectif n'est envisageable que de concert avec les progrès de l'Armée britannique sur la côte méditerranéenne. Promu général en août 1941, Leclerc réorganise ses forces en formant les compagnies de découverte et de combat (CDC), précurseurs des *Combat Command* des grandes unités blindées américaines, alliant mobilité, rapidité et puissance de feu. Il a besoin de renforts, en cadres européens, en matériel, automobiles, pièces de rechange, carburant, eau…

La capacité offensive de ses soldats dépend non seulement de leur aptitude à remplir les tâches militaires, mais aussi à acquérir les compétences nécessaires pour survivre dans une région inhospitalière, comme la réparation de tout véhicule endommagé ou en panne, et les connaissances spécifiques dans le domaine des transmissions. Cela réclame qu'une part importante des hommes engagés soit des sous-officiers spécialistes, conducteurs, logisticiens, mécaniciens, radios plutôt que de simples soldats.

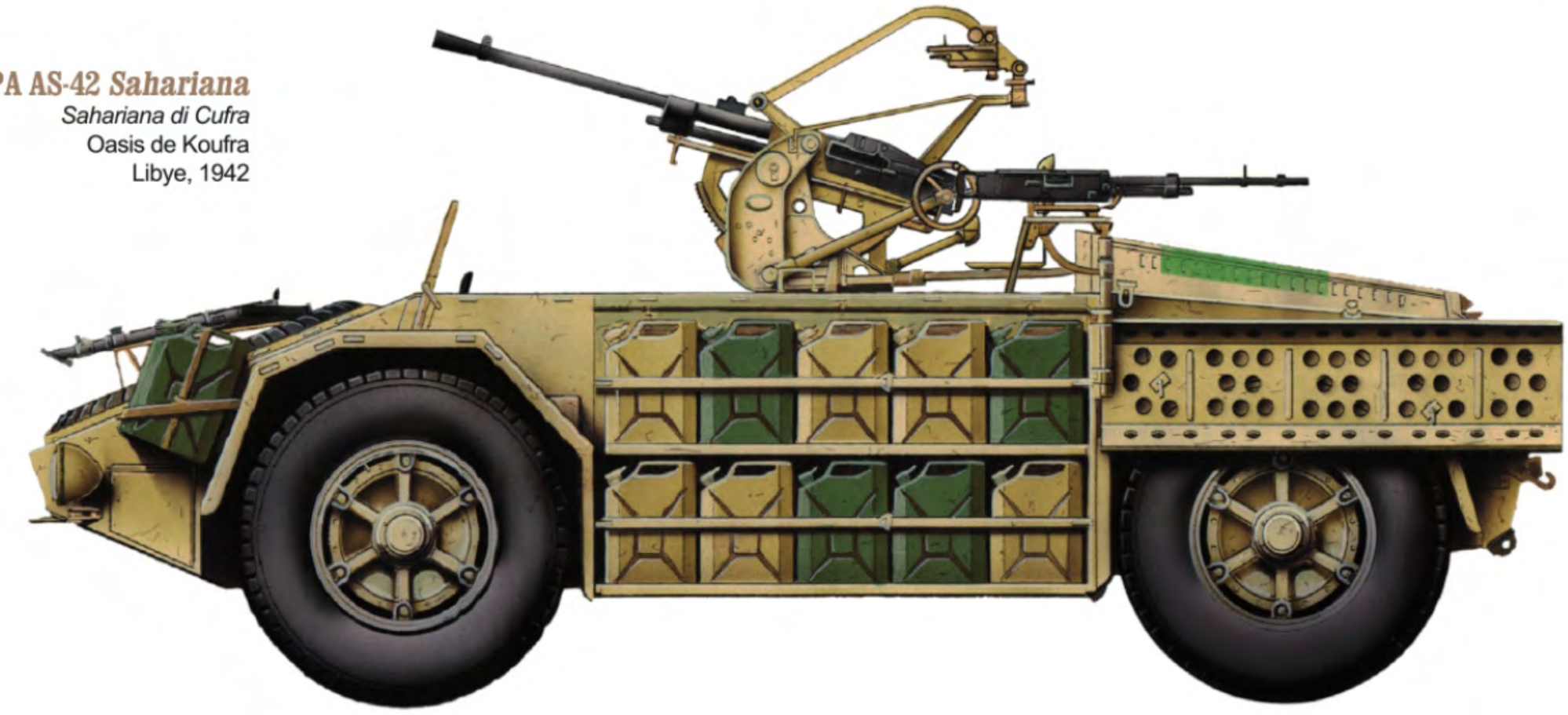
Il faut à Leclerc patienter 23 mois. En attendant, il mène ce qu'il appelle des « va et vient » assez puissants pour sonner l'adversaire et obtenir des renseignements. Mais il manque d'hommes et d'armes, de sorte qu'il se restreint à combattre, à mi-chemin entre le style du LRDG britannique et celui d'une force conventionnelle cherchant à tenir le terrain.

◥ Les officiers italiens disposent d'une certaine latitude dans les fortifications au milieu du désert. Mais privés de soutien et de communication, ils tombent parfois aux mains des alliés sans forcément résister.

◤◤ Page de gauche, en haut : Un des premiers clichés capturé après la prise de Koufra : d'anciens membres de la garnison italienne du fort, maintenant en route vers la captivité.

◀◀ Page de gauche, en bas : Trophée récupéré dans le bastion de Koufra et présenté à Leclerc (qui arbore encore une vareuse en laine !) : fanion de la compagnie de Sahariana italienne stationnée alors près de l'oasis.

SPA AS-42 *Sahariana*
Sahariana di Cufra
Oasis de Koufra
Libye, 1942



Ses attaques manquent de profondeur et de liberté de mouvement, mais il ne peut pas épuiser ses stocks d'essence ni ses maigres forces. Il veut aussi conserver son mordant à sa troupe et faire savoir aux Italiens que le danger est toujours présent et aux Britanniques qu'il n'attend que leur succès pour poursuivre.

À partir du 5 décembre 1941, un ordre est donné aux CDC de monter à l'assaut en circulant la nuit pour éviter d'être repérées par les avions. Les FFL forment des patrouilles offensives sous les ordres du commandant Dio :

- La patrouille A du capitaine Geoffoy – 10 voitures et 5 camions – doit reconnaître vers Hon (PC du commandement italien du Sahara), Brack et Sebha ;
- Les patrouilles B et C du capitaine de Guillebon – 10 voitures pour chaque patrouille et 5 camions – doivent rejoindre Uau el Kébir, Tmessa, Zuila, Um el Araneb, éventuellement Sebha ;
- La patrouille D du capitaine Massu – 10 voitures et 5 camions – rejoindra Uau el Kébir, Um el Araneb, Traghen.
- Le groupe d'attaque du commandant Dio – 15 autos, 5 camions et 1 ambulance – a pour objectif Tedjéré.
- Le détachement Hous – deux pelotons à 12 voitures chacun et 11 camions – a pour but Ghatroun ;
- Le groupe nomade du Tibesti du capitaine Sarazac – 120 méharistes – assure le renseignement ;
- Le poste de commandement, formé de 2 voitures et de 12 camions, est installé près d'Uau el Kébir.

Le 27 février 1942, le poste de Domaze (2 hommes…) est pris, puis ceux de Ghatroun, de Tmessa et d'Uau el Kébir, alors que les garnisons de Zuila et d'Um el Araneb résistent. Preuve que la détermination italienne sur les points d'appui aurait pu, compte tenu des moyens restreints à la disposition des Français, les gêner considérablement. Le 14 mars, les FFL sont de retour à Zouar. Ces attaquent démontrent, au moment où les Britanniques connaissent de graves revers face à Rommel sur le littoral, que Leclerc, sans moyens, ne peut mener que des raids limités.

Le général Leclerc maitrise un art opératif alliant mobilité, logistique et planification du ravitaillement, renseignements, audace et concentration des efforts pour maintenir les Italiens dans l'erreur et leur faire prendre les raids pour une offensive de grand style. Loin de la tactique militaire traditionnelle, faite d'une présence sur le terrain avec des garnisons pour imposer aux indigènes la présence coloniale, il impose à l'ennemi le tempo de la bataille et un choix entre concentration et dispersion de ses ressources. L'objectif des opérations en profondeur est de détruire la cohésion du système adverse au niveau opératif, à l'articulation du stratégique et du tactique. L'absence de front favorise la manœuvre, la surprise et l'action dans la profondeur.

▼▼ En bas : Des tirailleurs à côté de leur poste de combat : une mitrailleuse de 13,2 mm, qui est encore capable de délivrer une pluie de plomb sur ses adversaires.

▼ Ci-dessous : Le désert n'est pas une étendue lisse, loin de là : le relief est bien marqué et permet de se soustraire aux observateurs adverses dans de nombreuses situations.

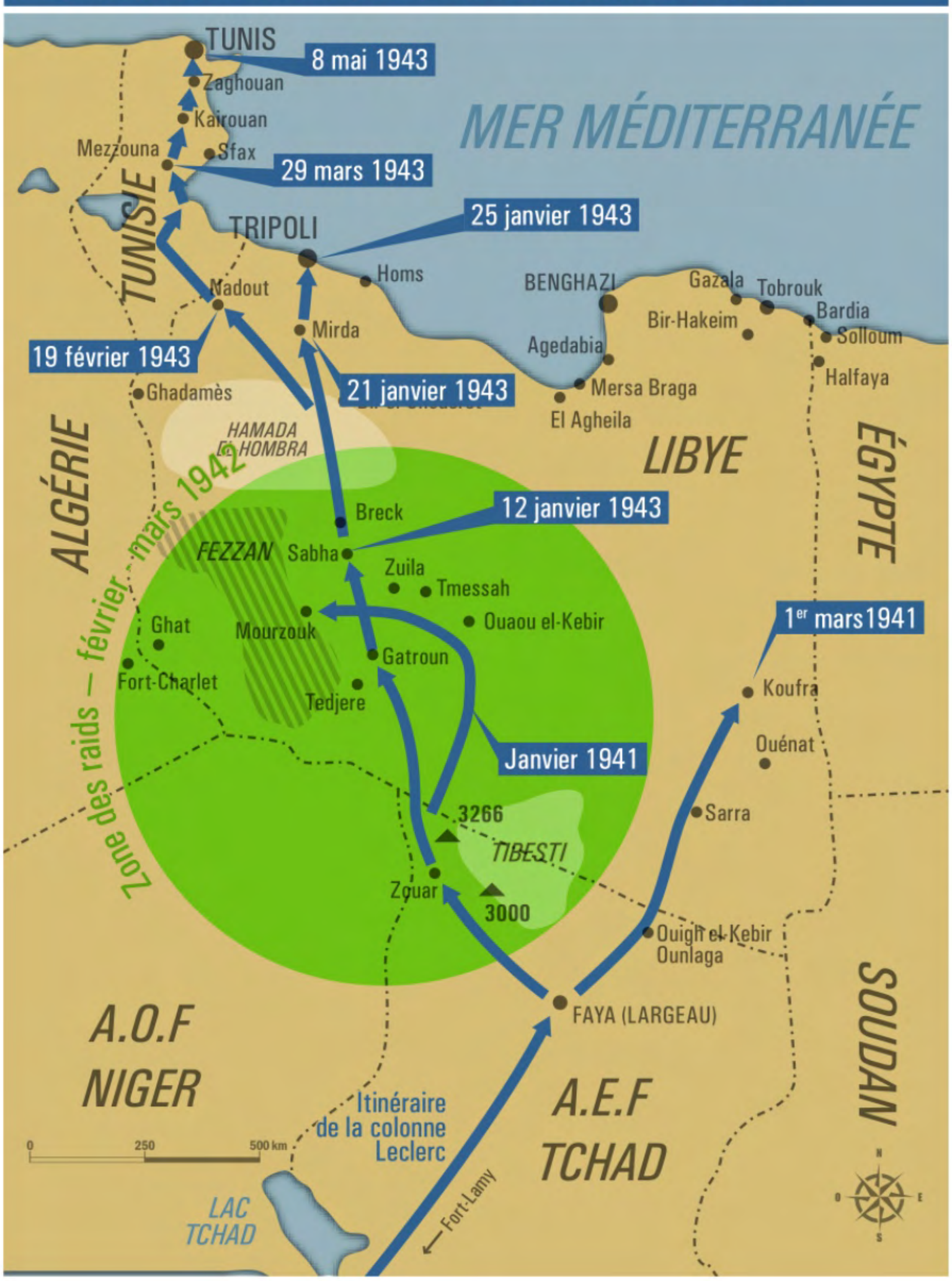
FRANÇAIS LIBRES CONTRE BRITANNIQUES

D'avril à septembre 1942, le général Leclerc arrête ses activités en Libye. Il doit reconstituer ses forces, mais surtout des tiraillements politiques entre Français et Britanniques remettent en cause l'action des FFL aux côtés de leurs alliés.

En juin, les Anglais ont pris Madagascar, colonie loyale à Vichy, sans en avertir de Gaulle. Celui-ci est persuadé que Churchill veut le remplacer, avec l'appui de Roosevelt, par un autre chef français, plus docile, et mettre la main sur les colonies de l'Empire : Madagascar, nœud stratégique dans l'océan Indien, mais aussi le Sénégal et Dakar, port sur l'Atlantique, le Niger, frontalier du Nigéria britannique. Sur ordre de De Gaulle, Leclerc doit même préparer une « action » contre les Britanniques en interdisant à la *Royal Air Force* de survoler le Tchad et en bloquant l'aérodrome de Fort-Lamy d'où part le ravitaillement pour l'Égypte, et contre les Américains en les empêchant d'utiliser l'aéroport de Pointe Noire au Gabon. Les 15 et 21 juillet 1942, l'offensive

▲ Les véhicules des colonnes FFL sont bien souvent adaptées au terrain et aux conditions climatiques. Ce camion a ainsi été « raboté » par son équipage en plein milieu du désert !

LA CAMPAGNE DE LA COLONNE LECLERC DU TCHAD À LA TUNISIE



italo-allemande vers l'Égypte permet de reconquérir les oasis d'Al-Jaghboub et de Siwa (par une audacieuse opération aéroportée de 30 Ju 52 transportant un bataillon de la 136e division d'infanterie « Giovani Fascisti »). Al-Jaghboub repris, qu'en sera-t-il de Koufra ? Les Italiens semblent ne pas avoir perdu espoir de repousser à la fois les Britanniques à l'est et les Français au sud. En septembre 1942, le général Bastico, niant les conditions déplorables dans lesquelles se débat l'Armée italienne, envisage le « renforcement du Sahara libyque » avec une défense ferme autour du polygone Ghat – Mourzouk – Um el Araneb – Tmessa – Zuila et une ligne avancée de manœuvre entre Ghatroun – Tegerhi – Uigh el Kébir – Uau el Kébir.

Le 7 octobre, un nouveau commandant, le général Mannerini, avec sous ses ordres l'ensemble des forces terrestres et aériennes, italiennes mais aussi allemandes, affirme que malgré leurs faibles moyens, le *Regio Esercito* n'a pas l'intention de quitter le sud libyen : au contraire, la « lutte doit prendre un caractère hardi et de saine émulation » ! La nouvelle stratégie « moteur et ailes » établit une première « bande avancée de surveillance », établie de Ghatroun à Bir Zelten, pour attaquer les colonnes ennemies et surtout prévenir les postes ; une seconde, de Ghat à Marada, constitue une ligne d'arrêt ; à l'arrière, une troisième bande, de Hon à Ubari, rejoint la Tunisie.

Rapidement, ces instructions deviennent obsolètes car le contexte militaire est profondément modifié dès novembre : les Américains et les Britanniques ont débarqué en Algérie et au Maroc, le général Montgomery, commandant la *8th Army*, a vaincu la *Panzer-Armee* « Afrika » à El Alamein, et l'Armée française sous les ordres du général Giraud va rentrer en guerre contre les Allemands débarqués en Tunisie. En outre, les ordres de Mannerini semblent bien éloignés du vécu des garnisons italiennes isolées, guère soutenues par une aviation toujours plus rare, avec des compagnies sahariennes manquant de véhicules et de carburant. En réalité, sur le terrain, pour tenter de repousser les attaques des 4 700 FFL, les 6 000 soldats des forts sahariens, « sentinelles avancées de l'Italie » selon les mots de Mannerini, préfèrent la défensive, s'estimant toujours plus à l'abri dans des postes bien conçus, bien protégés, oubliant que leurs positions peuvent être facilement contournées...

L'OFFENSIVE DE LA *8TH ARMY*

Leclerc accélère son tempo : il veut bousculer les postes sahariens, voire les contourner, pour gagner au plus vite la Tunisie et l'Algérie et piéger Rommel. Dès le 13 novembre 1942, il donne l'ordre de préparer l'offensive contre le Fezzan en mobilisant 643 Européens et 4 092 « indigènes », avec 602 véhicules répartis comme suit :

- Le groupe G du capitaine Geoffroy part de Bardaï et pousse vers l'est en direction de Uigh el Kébir et Ghatroun ;
- Le groupe D sous les ordres du commandant Dio gagne le nord, pour attaquer Uigh el Kébir et Ghatroun ;
- Le groupe M du lieutenant-colonel Delange assiste les précédents en direction de Mourzouk et de Brack ; son départ est prévu pour le 24 décembre 1942.

Après les désaccords de l'été avec ses alliés, de Gaulle a de nouveau été mis devant le fait accompli avec le débarquement anglo-américain en Afrique du Nord et la formation d'un pouvoir vichyste à Alger avec le soutien de Roosevelt. Il est furieux que la France libre, qui n'a cessé de combattre depuis juin 1940, soit une nouvelle fois mise sur la touche et que les Alliés soutiennent à Alger l'amiral Darlan puis le général Giraud. Si, pour de Gaulle, il n'est plus question que les FFL leur apportent un soutien, Leclerc, lui, s'impatiente : il envoie le capitaine de Guillebon auprès du général Montgomery pour coordonner leurs actions et, éventuellement, mettre la colonne Leclerc sous ses ordres. Conscient de la nécessité pour ses forces d'être présentes au combat, de Gaulle donne finalement l'ordre de reprendre l'offensive contre le Fezzan. Le « Fezzan est la part de la France dans la bataille d'Afrique » écrit-il. Il ne s'agit pas simplement d'empêcher ou du moins de rendre difficile le repli des Germano-Italiens vers la Tunisie, mais aussi d'essayer d'illustrer la participation pleine et entière de la France aux combats aux côtés des Alliés.

L'ASSAUT FINAL

Les Italiens croient qu'un repli organisé vers la frontière tunisienne, une défense pas à pas, voire des contre-attaques sont encore possibles : ils veulent conserver Tripoli où doivent arriver les renforts. Rommel veut pour sa part gagner la Tunisie et y organiser une défense en profondeur, en profitant de la géographie. L'attaque de Leclerc contre le Fezzan débute le 23 décembre 1942 avec une couverture aérienne assurée par le groupe de bombardement Bretagne. Les premiers assauts contre Uigh el Kébir, Um el Araneb, Ghatroun et Mourzouk sont repoussés. Cependant, au nord, la vitesse de la *8th Army* ne laisse d'autre alternative aux Germano-Italiens qu'un repli précipité en Tunisie. Face à l'inéluctable, le 1er janvier 1943, ordre est donné à tous les postes

1. Des hommes de la colonne Leclerc au repos. Ces rudes combattants, dotés d'une volontée imperturbable, affichent pourtant une silhouette digne d'aventuriers !

2 et 3. Les *Sahariana* sont une des inventions italiennes les plus réussies pour la guerre du désert. Agile sur le sable, le véhicule est armé d'un canon de 20 mm... et bien souvent bardé de jerrycans d'eau et d'essence, comme ici.

4. Les oasis sont des positions stratégiques dans le Sahara. S'en assurer le contrôle prive l'ennemi de ravitaillement dans les environs.

5. Leclerc, grande figure de la guerre du désert, va encore écumer les environs pendant quelques temps avec ses hommes... et donner des sueurs froides aux troupes italo-allemandes en Libye.

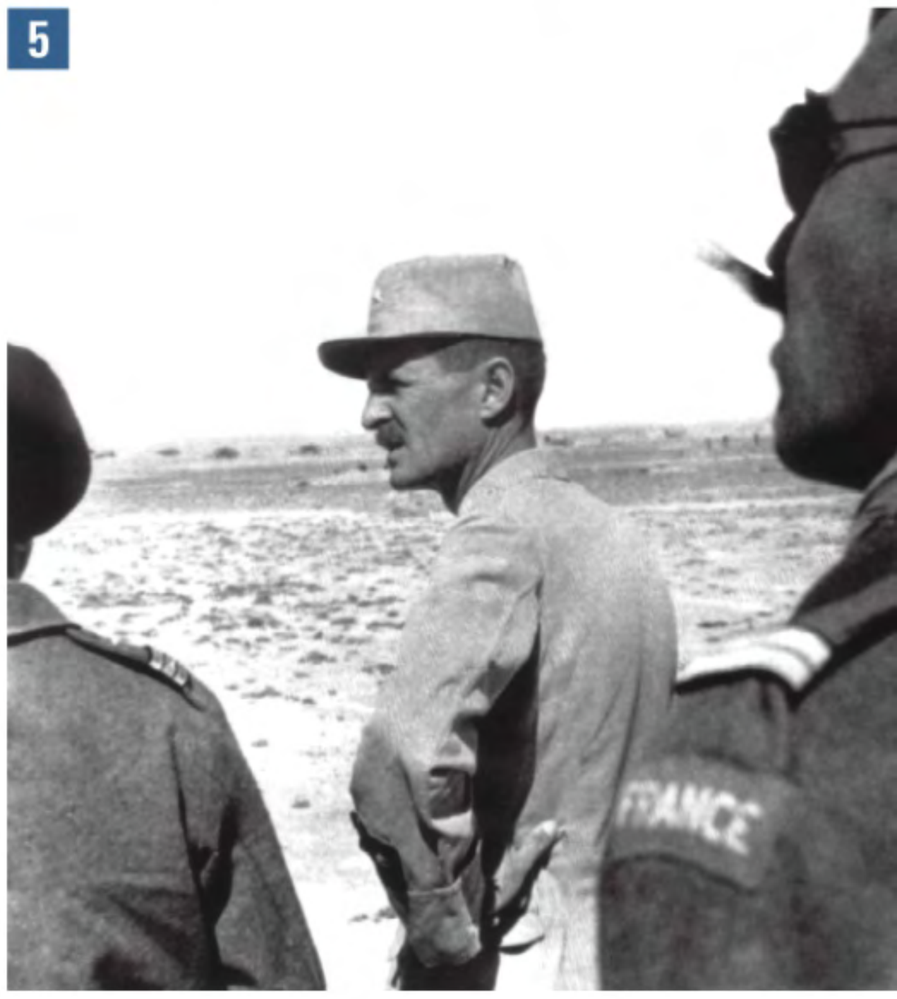
SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

- Rainero (R.), *Le « serment de Koufra » : regards italiens sur la campagne saharienne de Leclerc*, éditions Publisud, 2010.
- Ceva (L.), « Quelques aspects de la lutte entre les détachements de l'armée italienne et les forces de Leclerc dans le Sahara libyen pendant l'hiver 1941-1942 », dans les actes du colloque *Le général Leclerc et l'Afrique française libre, 1940-1942*, 12-14 novembre 1987, fondation Maréchal Leclerc de Hauteclocque.
- Molinari (A.), *Desert raiders : Axis and Allied Special Forces 1940-1943*, Osprey, 2007.
- Fonds du général Leclerc GR 1K 239, Service historique de la Défense.
- Fonds de la 2e division blindée, Musée Leclerc de Hauteclocque de la Ville de Paris.

3

4

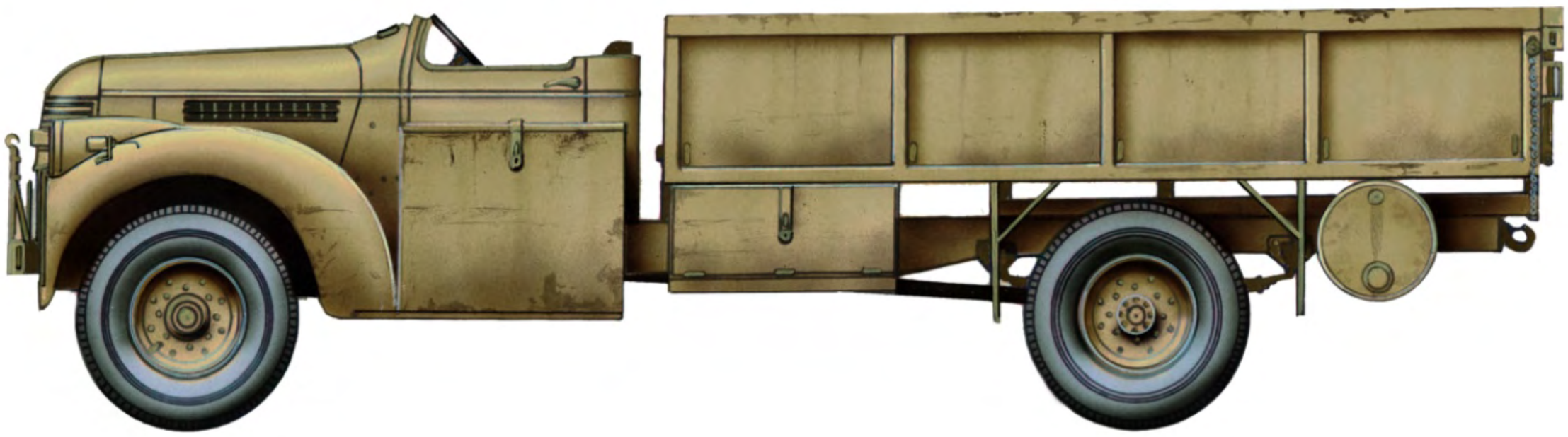
5



du Sahara de se retirer en direction du nord. Ne reste plus qu'aux carabiniers, méharistes et aviateurs encerclés dans leurs fortins par les FFL qu'à se sacrifier, bien inutilement puisque la marche de la colonne Leclerc n'est plus la priorité, tant la situation des Allemands et des Italiens est désespérée sur le littoral… Um el Araneb, Ghatroun, Brack, Sebha, Mourzouk tombent les uns après les autres, entre le 4 et le 11 janvier. Les derniers bastions, frontaliers avec l'Algérie, Ghat et Ghadamès, sont pris par les méharistes du Hoggar de l'armée d'Afrique et les FFL. Le 24 janvier, les premiers éléments de la colonne Leclerc entrent dans Tripoli après avoir traversé 1 500 km de désert ! ■

Chevrolet 1543 X2

Colonne Leclerc, Forces Françaises Libres
Oasis de Koufra, Libye, 1942



Bon de commande

ABONNEMENTS* :	France	UE, Suisse	Autres**	Quantité	TOTAL
Abonnemment d'un an à **Batailles & Blindés,** soit 6 numéros, à partir du n°93 inclus	35.00 €	40.00 €	45.00 €	x _____ =	€
Abonnemment de deux ans à **Batailles & Blindés,** soit 12 numéros, à partir du n°93 inclus	65.00 €	75.00 €	85.00 €	x _____ =	€
NOUVEAU : ABONNEMENT BIMESTRIELS + HORS-SÉRIE Abonnement d'un an à **Batailles & Blindés,** soit **6 numéros**, à partir du **n°93** inclus + **3 numéros hors-série**, à partir du **n°41** inclus	75.00 €	90.00 €	100.00 €	x _____ =	€

*ATTENTION : Ce bon de commande est valable jusqu'au 31er octobre 2019 pour les abonnements
** DOM-TOM ET RESTE DU MONDE

Sous-total abonnements : _____

HORS-SÉRIE (Tarif france : 14,90€ // Tarif UE et Suisse :18,90€ // Tarif DOM-TOM et Monde : 22,90€)

☐ **HS n°2** : Opération Daguet (réf.74)	☐ **HS n°27** : L'effondrement du Reich (réf.287)
☐ **HS n°3** : L'épopée du 6e GRDI (réf.75)	☐ **HS n°29** : Histoire de la *Panzerwaffe* (réf.289)
☐ **HS n°6** : Afrika-Korps / Tome 1 (réf.78)	☐ **HS n°30** : La *Panzerwaffe* : de Koursk à Berlin (réf.290)
☐ **HS n°15** : Guderian (réf.185)	☐ **HS n°31** : Régiments blindés de la *SS-Panzerwaffe* (réf.291)
☐ **HS n°16** : Tiger-Abteilungen ! Tome II (réf.276)	☐ **HS n°32** : Les divisions blindées (réf.292)
☐ **HS n°17** : La bataille des Ardennes - T.1 (réf.277)	☐ **HS n°33** : La bataille de Kharkov (réf.22033)
☐ **HS n°20** : Les as de la *Panzerwaffe* à Koursk (réf.280)	☐ **HS n°34** : Koursk 43 - Le grand baptême du feu (réf.22034)
☐ **HS n°21** : *Panzerknacker* : combat antichar allemand (réf.281)	☐ **HS n°35** : Régiments blindés de la *SS-Panzerwaffe T2* (réf.22035)
☐ **HS n°22** : 1944 : duels dans le bocage (réf.282)	☐ **HS n°36** : Stalingrad - La mort de la *6. Armee* (réf.22036)
☐ **HS n°23** : La révolution de la guerre mécanisée (réf.283)	☐ **HS n°37** : As de la *Panzerwaffe* & *Sturmartillerie 1* (réf.22037)
☐ **HS n°24** : La Cavalerie au combat (réf.284)	☐ **HS n°38** : As de la *Panzerwaffe* & *Sturmartillerie 2* (réf.22038)
☐ **HS n°25** : L'été des occasions manquées (réf.285)	☐ **HS n°39** : Les 10 derniers jours du *Reich* (réf.22039)
☐ **HS n°26** : *Afrika Korps* - Les unités de l'Axe (réf.286)	☐ **HS n°40** : Lorraine 1944 (réf.22040)

Nombre de numéros sélectionnés X tarif zone : _____ x _____ = _____€

ANCIENS NUMÉROS (8 € pièce, toute destination) :

☐ N°8 : Il faut sauver le soldat Lynch ! (ref.8)	☐ **N°62** : Les *Sturmtiger* au combat ! (réf.262)
☐ N°16 : Saga d'un "Wikinger" sur l'Ostfront (ref.16)	☐ **N°63** : La *s.Pz.Jg-Abt. 521* sur la route de Stalingrad (réf.263)
☐ N°17 : Destins croisés en Normandie (ref. 17)	☐ **N°64** : *Panzer-Grenadier* - 1939/1945 (réf.264)
☐ **N°22** : Leclerc : « se commander soi-même » (ref.22)	☐ **N°65** : Les *Sturmgeschütz-Abteilungen* (réf.265)
☐ **N°36** : Dans l'enfer du bocage (réf.145)	☐ **N°66** : Combattre dans un Tigre (réf.266)
☐ **N°37** : Le *SS-Panzer-Korps* à Kharkov (réf.153)	☐ **N°67** : Commander une *Panzer-Division* (réf.267)
☐ **N°38** : Les imposteurs de Skorzeny (réf.158)	☐ **N°68** : La bataille de Ponyri (réf.268)
☐ **N°39** : *Panzerschreck* (réf.162)	☐ **N°69** : Ruhr 1945 - La fin de la *Wehrmacht* à l'ouest (réf.269)
☐ **N°40** : *Skijäger* (réf.172)	☐ **N°70** : « Reco », en pointe toujours ! (réf.270)
☐ **N°41** : Wittmann à Koursk (réf.181)	☐ **N°71** : 1945 - L'agonie de la *Panzerwaffe* à l'Est (réf.271)
☐ **N°42** : Nashorn au combat (réf.182)	☐ **N°72** : Chars & débarquements - Succès et échecs (réf.272)
☐ **N°43** : La « Panzer-Lehr » face au débarquement (réf.243)	☐ **N°73** : Bataille de Normandie : le rapport Guderian (réf.273)
☐ **N°44** : Tiger, « la bête de guerre » (réf.244)	☐ **N°74** : Combattre à bord du Panther (réf.274)
☐ **N°45** : « Blitzkrieg » 1940 vs 1944 (réf.245)	☐ **N°75** : Debrecen, dernier choc blindé à l'est (réf.275)
☐ **N°46** : Les secrets tactiques de Rommel (réf.246)	☐ **N°76** : Opération « Market Garden » (réf.21076)
☐ **N°47** : M4 Sherman (réf.247)	☐ **N°77** : Les directives Tychsen (réf.21077)
☐ **N°48** : Küstrin, dernière bataille avant Berlin (réf.248)	☐ N°78 : Combats de chars dans Berlin (réf.21078)
☐ **N°49** : Pourquoi les *Tank Destroyers* ? (réf.249)	☐ N°79 : Les fauves du Dr. Bäke (réf.21079)
☐ **N°50** : Piégé à Stalingrad (réf.250)	☐ N°80 : El-Alamein : Rommel pouvait-il l'emporter ? (réf.21080)
☐ **N°51** : 1945 - Carnage à Bautzen (réf.251)	☐ N°81 : Combattre dans un *Stug* ! (réf.21081)
☐ **N°52** : Tempête rouge sur l'Europe (réf.252)	☐ N°82 : 1944/1945 Bataille pour Budapest (réf.21082)
☐ **N°53** : Baptême du feu de la « Hitlerjugend » (réf.253)	☐ N°83 : La *Wehrmacht* et la course au gigantisme (réf.21083)
☐ **N°54** : La bataille d'Aix-la-Chapelle (réf.254)	☐ N°84 : Caen la Martyre - Le calvaire de la « capitale normande » (réf.21084)
☐ **N°55** : Campagne d'Allemagne de la 5e DB (réf.255)	☐ N°85 : Ardennes 44 / Krinkelt-Rocherath (réf.21085)
☐ **N°56** : Échec à la « Das Reich » (réf.256)	☐ N°86 : Le noël sanglant des *Windhunde* (réf.21086)
☐ **N°57** : *Panzer-Division 45* (réf.257)	☐ N°87 : Guderian - Imposteur ou Génie ? 1ère partie (réf.21087)
☐ **N°58** : Chasse aux Scud pour les forces spéciales (réf.258)	☐ N°88 : Koursk 1943 : Kempf vs Vatoutine (réf.21088)
☐ **N°59** : *Qui a tué wittman ?* (réf.259)	☐ N°89 : Opération « Sonnenwende » (réf.21089)
☐ **N°60** : KOVEL, la « Wiking » au combat (réf.260)	☐ N°90 : France 1941 (réf.21090)
☐ **N°61** : La motorisation de l'US army (réf.261)	☐ N°91 : La Division « Totenkopf » - Du zénith au crépuscule (réf.21091)

Nombre de numéros sélectionnés : _____ x 8€ = €

TOTAL GLOBAL :
abonnements + hors-séries + anciens numéros €

BATAILLES & BLINDÉS

www.caraktere.com

ATTENTION :

Les stocks variant très vite, nous vous conseillons de visiter notre site internet afin de prendre connaissance des produits disponibles.

Bon de commande à retourner à :

CARAKTÈRE
Service abonnements
Résidence Maunier
3 120 route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
FRANCE

Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail : .....
Tél.....

Merci de nous fournir un numéro de téléphone ou un email afin de pouvoir vous contacter en cas de rupture de stock.

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift
☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

En raison de frais bancaires importants, nous acceptons uniquement les chèques d'agences bancaires domiciliées en France.

Due to high bank charges we shall accept checks only from french bank accounts

BATAILLES & BLINDÉS

116 pages

14,90€ (Tarif france)
18,90€ (Tarif UE)
22,90€ (Tarif Monde)

ACTUELLEMENT EN KIOSQUE

Après la percée de Normandie de juin 1944, les troupes alliées foncent vers l'Allemagne sans rencontrer de véritable résistance. Fin août, Paris se soulève et la capitale française est libérée ; les forces allemandes, considérablement bousculées, se replient vers l'est pour s'adosser à la ligne Siegfried dans les terres du *III. Reich*. Cependant, depuis l'armistice de 1940, une région française est en première ligne : la Lorraine. Avec une partie considérée comme allemande par les nazis (la Moselle), ce territoire va être le lieu d'une première résistance acharnée avant le Reich. La plus grande bataille de chars à l'ouest se déroule à Arracourt, et les Français libres se distinguent à Dompaire ; de leur côté, les Allemands se fortifient dans Metz déclarée « Festung » par Hitler… et Patton, à la tête de sa *Third Army*, tombe en panne sèche suite à l'étirement de ses lignes de ravitaillement. L'arrivée de la « mauvaise saison » va considérablement ralentir la progression américaine, tout comme l'opiniâtreté des défenseurs allemands, notamment la *17. SS-Panzergrenadier-Division* « Götz von Berlichingen », qui vont infliger de lourdes pertes aux Américains. Finalement, le « bond vers la Sarre » n'a pas été si rapide que prévu ; la météo catastrophique a grandement gêné les Américains, et ce n'est qu'au début du mois de décembre que la campagne sera réellement achevée… avant que Patton n'oblique vers le nord pour sauver Bastogne.

NOUVEAUTÉ LIVRE

COMMANDOS DU III. REICH

TOME 1 : LE RÈGNE DES « BRANDEBOURGEOIS »

Quelque peu éclipsés par leurs homologues britanniques entrés dans la légende durant la Seconde Guerre mondiale, les commandos allemands de l'*Abwehr* ont pourtant écrit une épopée tout aussi mémorable. Les fameux « Brandebourgeois », choisis pour leur pratique parfaite des langues étrangères et surentraînés pour s'infiltrer dans les lignes de l'ennemi vêtus de son uniforme et s'en débarrasser au moment de passer à l'action, ont indéniablement contribué au succès des offensives du *Blitzkrieg* de 1939 à 1942.

Indispensables lors du franchissement de la Meuse et de la conquête du carrefour stratégique de Saint-Vith le 10 mai 1940, en première ligne lors des préparatifs de l'invasion de la Grande-Bretagne et de celle de Gibraltar, se faisant passer pour une équipe de football afin de protéger les puits de pétrole roumains des sabotages britanniques, tournant les défenses de l'ANZAC sur le mont Olympe et dans les Thermopyles, venant en aide aux guérillas balte et tchétchène lors des offensives contre l'Union soviétique, exécutant des explorations au-delà du Sahara et des raids commandos en Tunisie, les « Brandebourgeois » sont partout. Ils sont de toutes les victoires de la *Wehrmacht*.

Victimes de leurs succès, les compagnies du régiment « Brandenburg » tombent peu à peu sous la coupe des unités de combat régulières auxquelles elles sont rattachées et dont les commandants profitent de l'éloignement du front pour mettre la main sur les commandos et s'en servir comme infanterie d'élite. Désirant mettre fin à cette dérive, l'état-major de la *Wehrmacht* décide de prendre les « Brandebourgeois » directement sous son contrôle et d'exploiter leur profonde connaissance de la guérilla pour les utiliser dans la lutte anti-partisans. Les « Brandebourgeois » sont dès lors supplantés par d'autres forces spéciales : celles de la *Waffen-SS*, dirigées par un certain Otto Skorzeny…

C'est jusqu'à cette époque charnière de la mi-1943 que ce premier volume consacré aux commandos de la *Wehrmacht* lève le voile à travers un texte passionnant illustré de nombreuses photos inédites et d'une demi-douzaine de silhouettes de commandos. Un livre tout simplement indispensable !

DISPONIBLE EN SEPTEMBRE 2019

+ de 160 pages
Format 21*28.5 cm
Couverture cartonnée

FRANCE MÉTROPOLITAINE	39,90€
UNION EUROPÉENNE & SUISSE	44,90€
RESTE DU MONDE & DOM-TOM	49,90€

Frais de port inclus

À COMMANDER SUR WWW.CARAKTERE.COM OU AU 04 42 21 06 76